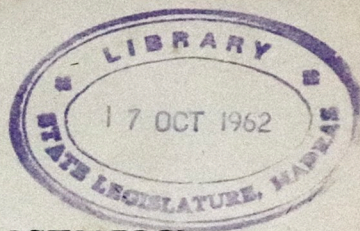
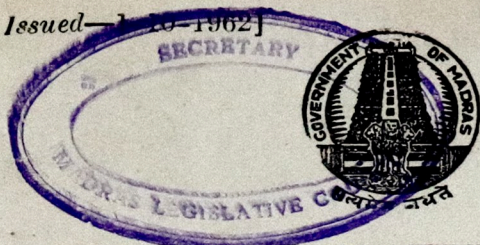




Issued—10-1962]



MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

OFFICIAL REPORT

MONDAY, 16TH JULY 1962

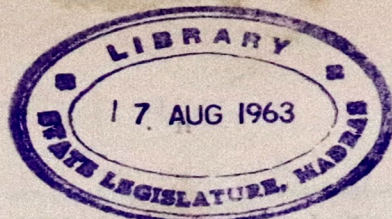
VOLUME IV—No. 1

CONTENTS

| | PAGES |
|--|---------------|
| I Questions and Answers | 1-24 89-94 |
| II Privilege Matter <i>re</i> remarks in the "Murasoli" about the Leader of the House. | 24-28 |
| III Information <i>re</i> : Calling Attention Notices | 28 |
| IV Privilege matter <i>re</i> : comments in the 'Bharatham' about a Member's speech | 28-29 |
| V Announcement—The Madras Motor Vehicles (Amendment) Bill, 1962 | 29 |
| VI Government Bill— The Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962. | 29 |
| VII Voting on Demands for Grants for 1962-63 (<i>cont.</i>)— Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration | 29-88 |

©
GOVERNMENT OF MADRAS
1962

*Legislative Assembly Department
Madras*



MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY DEBATES

FIRST SESSION OF THE THIRD LEGISLATIVE
ASSEMBLY UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

16th to 21st July 1962.

Volume IV (Nos. 1 to 6).

TABLE OF CONTENTS

Monday, 16th July 1962.

| | PAGES |
|--|-------|
| I Questions and Answers | 1-24 |
| II Privilege Matter <i>re</i> : remarks in the 'Murasoli' about the Leader of the House | 24-28 |
| III Information <i>re</i> : Calling Attention Notices | 28 |
| IV Privilege matter <i>re</i> : comments in the 'Bharatham' about a Member's speech | 28-29 |
| V Announcement—The Madras Motor Vehicles (Amendment) Bill, 1962 | 29 |
| VI Government Bill—The Madras Motor Vehicles Taxation (Amend- ment) Bill, 1962 | 29 |
| VII Voting on Demands for Grants for 1962-63—(cont.) Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration | 29-33 |

Tuesday, 17th July 1962.

| | |
|---|-------------------|
| I Questions and Answers | 95-117 190-193 |
| II Privilege Matter <i>re</i> : a publication in the 'Janasakthi', dated 17th July 1962 | 117 |
| III Calling attention to the difficulties in admission to high schools and the Pre-University Course | 117-118 |
| IV Voting on Demands for Grants for 1962-63—(cont.) Demand XIII—Education | 118-188 |
| V Papers laid on the Table of the House | 188-189 |

Wednesday, 18th July 1962.

| | |
|--|-----------|
| I Questions and Answers | 195-224 |
| II Calling attention to a fire accident in Bheemanagar, Tiruchirappalli | 225-226 |
| III Government Bills—The Madras City Municipal Corporation and District Municipalities (Amendment) Bill, 1962 .. | 227 |
| IV Voting on Demands for Grants for 1962-63—(cont.) | |
| Demand XXVI—Irrigation | } 227-317 |
| Demand XLI—Capital Outlay on Irrigation | |
| V Announcement—Business of the House | 317 |
| VI Papers laid on the table of the House | 318 |

Thursday, 19th July 1962.

| | |
|---|---------|
| I Questions and Answers | 319-346 |
| II Absence of Main Opposition Party Members | 346-347 |
| III Calling attention to the distribution of knives to supporters of 'We Tamils' movement | 347-348 |
| IV Voting on Demands for Grants for 1962-63—(cont.) | |
| Demand III—General Sales Tax and other Taxes and Duties—Administration | 349-402 |
| Demand XXIX—Public Works—Grants-in-aid | 402-425 |
| | 427-431 |
| V Picketing by the Dravida Munnetra Kazhagam | 425-427 |
| VI Announcement—Arrest of some Members of the D.M.K. Legislature Party | 431 |
| VII Papers laid on the table of the House | 432 |

Friday, 20th July 1962.

| | |
|---|-----------|
| I Questions and Answers | 435-455 |
| II Announcement—Arrest of some M.L.As. | 455, 540 |
| III Adjournment Motions— | |
| (1) Arrest of Members of D.M.K. Legislature Party .. | } 455-463 |
| (2) Alleged violence by Police in connection with the picketing by the D.M.K. | |
| IV Voting on Demands for Grants for 1962-63—(cont.) | |
| Demand XXX—Road Transport Schedules | } 463-540 |
| Demand XLIII—Capital Outlay on Road Transport Schemes .. | |
| V Papers laid on the table of the House | 541 |

Saturday, 21st July 1962.

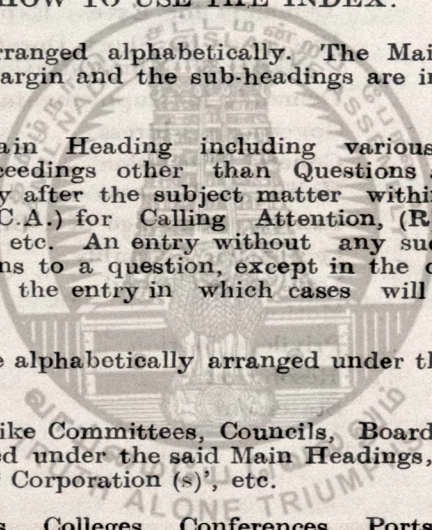
| | |
|---|---------|
| I Questions and Answers | 551-574 |
| II Adjournment Motion <i>re</i> : indiscriminate arrest by the Police. .. | 574-575 |

| | |
|---|-----------|
| III Announcement <i>re</i> arrest of Sri A. P. Dharmalingam, M.L.A. | 575 |
| IV Calling attention to the famine conditions in certain firkas in Madurai district | 575-576 |
| V Voting on Demands for Grants for 1962-63—(cont.) | |
| (1) Demand XXVII—Public Works—Works | } 576-637 |
| (2) Demand XXVIII—Public Works—Establishment and Tools and Plant | |
| (3) Demand XLII—Capital Outlay on Public Works | } 637-662 |
| (4) Demand V—Registration | |
| (5) Demand XXXIV—Stationery and Printing | |
| VI Papers laid on the table of the House | 663 |

HOW TO USE THE INDEX.

The Index is arranged alphabetically. The Main Headings are printed from the margin and the sub-headings are indented from the main headings.

Under every Main Heading including various names, entries pertaining to proceedings other than Questions are indicated by printing immediately after the subject matter within brackets, e. g. (M) for Motion, (C.A.) for Calling Attention, (R) for Resolution, (St.) for Statement, etc. An entry without any such indication will mean that it pertains to a question, except in the case of Bills and Financial Business, the entry in which cases will be self-explanatory.

All the Bills are alphabetically arranged under the main heading 'Bills(s)'.


Various bodies like Committees, Councils, Boards, Corporations, etc., are consolidated under the said Main Headings, i.e., 'Committee (s)', 'Council (s)', 'Corporation (s)', etc.

Various Schools, Colleges, Conferences, Ports, Temples, and similar other broad subjects are shown in alphabetical order under these very Main Headings.

All the Papers laid on the Table of the House are indexed only under the Main Heading "Papers Laid on the Table".

Rulings and Observations from the Chair are indexed under the Main Heading "Chair".

A list of abbreviations used in the Index is given below :—

| | | |
|-----------------|---------|--|
| A.M./Ad. Motion | .. | Adjournment Motion. |
| Ann. | | Announcement. |
| B.O.H. | | Business of the House. |
| C.A. | | Calling Attention to a Matter of Urgent Public Importance. |

C.A. St. Calling Attention to Statement.

Consid. Consideration stage of a Bill.

This stage includes:

(i) Motion to refer to Select/Joint Select Committee;

(ii) Amendment to refer to Select/Joint Select Committee;

(iii) Amendment to circulate;

(iv) Motion to consider as reported by Select/Joint Select Committee.

(v) Amendment to recommit to Select/Joint Select Committee, etc.

Consid. Cl. Consideration of clauses of a Bill.

D.E.E. Demands for Excess Expenditure.

Dis. S.D. Discussion for Short Duration on an urgent matter of Administration.

D.S.G. Demands for Supplementary Grants.

G.A. Governor's Address.

G.D. General Discussion.

H.A.H. Dis./H.H.D. .. Half-hour Discussion.

Int. Introduction stage of a Bill.

L.A. Legislative Assembly.

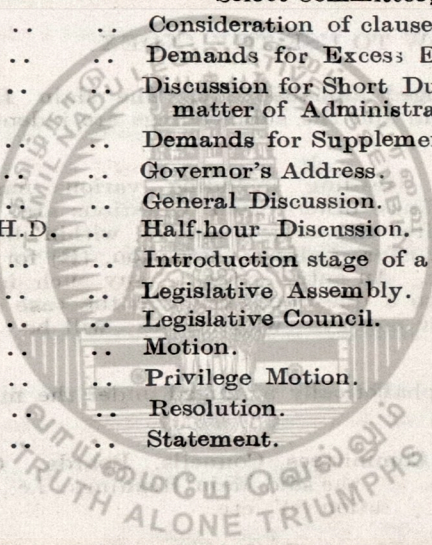
L.C. Legislative Council.

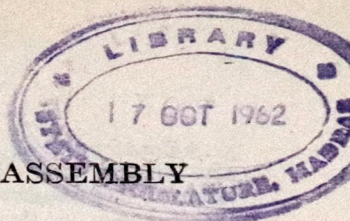
M. Motion.

P.M. Privilege Motion.

R/Res. Resolution.

St. Statement.





THE MADRAS LEGISLATIVE ASSEMBLY

Monday, 16th July 1962.

The House met in the Assembly Chamber, Fort St. George, at half-past eight of the clock, Mr. Speaker (THE HON. SRI S. CHELLAPANDIAN) in the Chair.

I.—QUESTIONS AND ANSWERS.

STARRED QUESTIONS.

சேலம் இரும்புக்கனி (ஆராய்ச்சி)

*307 கேள்வி—திரு. எஸ். ஆறுமுகம் (திரு. வை. சங்கரன் அவர்கள் சார்பாக): கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சேலம் இரும்புக்கனி ஆராய்ச்சி நடத்த இதுவரை எவ்வளவு ரூபாய் செலவழிக்கப்பட்டது?

(இ) சேலம் இரும்புத் தொழிற்சாலை எப்போது ஆரம்பிக்கப் படும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : () An expenditure of Rs. 8,83,378.48 has been incurred up to 31st March 1962 on the preliminary investigations connected with the establishment of a Steel Plant in Salem district.

(இ) Pilot plant tests are currently in progress in East Germany to study the application of the low shaft furnace process for the production of iron based on Neyveli lignite and Salem ore. These tests would be completed (by middle of July 1962). The conclusions of the East German Exports would be available only after the tests are complete. On the basis of certain small-scale tests carried out at the National Metallurgical Laboratory, Dr. Nijhawan, the Director of the Laboratory has expressed the view that the production of iron based on Neyveli lignite and Salem ore would be technically feasible. The decision regarding the time and the place of location of the Steel Project will depend on a detailed evaluation of the factors involved.

திரு. எஸ். ஆறுமுகம் : ஸார், இவ்விதம் செலவுசெய்யப்படுகின்ற தொகை மத்திய சர்க்காரால் தரப்படுகின்றதா? அல்லது இந்த பூராத் தொகையையும் நம்முடைய மாநில சர்க்கார்தான் ஏற்றுக்கொள்கிறதா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : முதலடியாக நம்முடைய ராஜ்ய சர்க்கார்தான் செலவுகளை செய்யவேண்டியிருக்கிறது.

திரு. வை. சங்கரன் : இதுவரை என்னென்ன பூர்வாங்க வேலைகள் முடிந்துள்ளன என்பதை விவரமாக அறிவிக்க வேண்டுகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஜெம்ஷாப்பூரில் லாபரட்டரி டெஸ்ட் நடந்திருக்கிறது, இதற்கு ரூ. 2,20,000 ஆகியிருக்கிறது. இது ஒரு பூர்வாங்க வேலை. கிழக்கு ஜெர்மனியில் ரூ. 3,75,000 செலவில் பரிசோதனை

[16th July 1962]

நடந்திருக்கிறது. இது ஒரு பூர்வாங்க வேலை. இப்பொழுது கனிப்பொருள் களை எடுத்து அனுப்புவதற்கும் பூர்வாங்க வேலைகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. இவைதான் இதுவரை நடந்திருக்கின்ற பூர்வாங்க வேலைகள்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஸார், கிழக்கு ஜெர்மனியில் சோதனை பூர்த்தி அடைந்து அறிக்கைகள் கொடுப்பதற்கு இன்னும் எவ்வளவு காலதாமதமாகும்? இதற்கான அறிக்கை எப்போது வரும் என்று எதிர் பார்க்கப்படுகிறது? இதைத் துரிதப்படுத்துவதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நேரில் போவதற்கு ஏதாவது யோசனை உண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நான் போவதற்கு முன்னாலேயே ரிப்போர்ட் வரும் என்று எதிர்பார்க்கின்றேன். இந்த மாதம் 15-16-ம் தேதிக்குள் கிழக்கு ஜெர்மனியில் டெஸ்ட்கள் எல்லாம் பூர்த்தியாகிவிடும். டெஸ்ட் பூர்த்தியாகி அறிக்கையைத் தயாரித்துக் கொடுப்பதற்கு 15 நாட்கள் அல்லது ஒரு மாதம் வரை ஆகும்.

திரு. வே. கிருஷ்ணமூர்த்தி : ஸார், நிஜாவன் அறிக்கையில் சேலம் இரும்பையும், நெய்வேலி நிலக்கரியையும் இப்போதுள்ள நிலவரத்தில் எடுத்து உபயோகித்தால் தான் ஸ்பக்காமாய் இருக்கும் என்றும், கால தாமதமானால், அன்-எக்ஸ்பிக்ஸாகப் கட்டுபடியாகாமல் போய்விடும் என்றும் கூறப்பட்டிருப்பதாக சொல்லப்படுவது உண்மையா? அது உண்மை யானால், அதைத் துரிதப்படுத்துவதற்கு அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்திருக்கிறது?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : நிஜாவன் அறிக்கையில் இந்த மாதிரியாக எதுவும் சொல்லப்படவில்லை. அது ஒரு டெக்னிக்கல் அறிக்கையாக இருக்கிறது. சேலம் இரும்பையும், நெய்வேலி நிலக்கரியையும் உபயோகித்து இரும்பு செய்ய முடியும் என்று சொல்லக்கூடியதுதான் அவர்களுடைய அறிக்கை. ஸ்பாட்டி டெஸ்டைப் பற்றித்தான் அதில் முக்கியமாகச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. வை. சங்கரன் : இந்த சோதனைகள் எல்லாம் முடிந்து ரிப்போர்ட் தருவதற்கு ஏன் மாதக் கணக்கில் ஒரு சில வருடங்கள் கூட காலதாமதம் ஆகிறது என்பதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் விளக்குவார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது புதிய முறை. இதுவரையிலும் நாம் இரும்பு உற்பத்தி செய்ததெல்லாம் உயர்ந்த ரக கனி சத்துள்ள இரும்பைக் கொண்டது. அவைகளில் எல்லாம் 61, 62 சதமானம் எஃகு சக்தி இருந்தது. இப்போது நாம் சோதனை செய்வதில் 36, 40 சதமானம் தான் எஃகு சக்தி இருப்பதாகத் தெரிகிறது. ஆகவே இதிலிருந்து நல்ல இரும்பை உற்பத்தி செய்ய முடியுமா என்ற பரிசோதனையைப் புதிதாக நடத்த வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவேதான் இதில் காலதாமதமாகிறது. இரண்டாவது 'பிளாஸ்ட் பான்ஸ்' மெதடில் 'மெட்டலர்ஜிக் கோல்' ஐக்கொண்டு இரும்பை உற்பத்தி செய்து வந்தோம். இப்போது நம்மிடம் கிடைக்கக்கூடிய 'பழுப்பு நிலக்கரியை' உபயோகித்து இரும்பு உற்பத்தி செய்ய முடியுமா என்று நாம் புதிதாக பரிசோதனை செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ஆகவேதான் இதில் சிறிது காலதாமதமாகிறது.

திரு. பி. வி. சீராமுலு : ஸார், சேலத்தில் அமையப் போகும் இரும்புத் தொழிற்சாலையை தொட்டியம்பட்டியில் அமைக்கப்போவதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் அறிவித்தார். ஆனால் இப்போது பங்களூரிலிருந்து சேலத்திற்குப் புதிதாகப் போடப்படும் ரயில் பாதை பாலக்கோடு வழியாக வருவதாகத் தெரிகிறது. ஆகவே தொட்டியம்பட்டியில் அமைக்கப்போகும் தொழிற்சாலைக்கு பாலக்கோட்டிலிருந்து திருவண்ணாமலைக்கு தொட்டியம்பட்டி வழியாக பாதை அமைக்க ஏதாவது உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : சேலத்தில் அமையும் என்பதே இன்னும் முடிவாகவில்லை. எந்த இடத்தில் அமைக்க வேண்டும் என்பதைப் பற்றி நிபுணர்கள்தான் சொல்ல முடியும். கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் கூறின தொட்டியம்பட்டியில் 'அலாய் ஸ்டீல்' தொழிற்சாலை என்று ஆரம்பித்து இருக்கிறோம்.

16th July 1962]

அரிசனங்களுக்கு உழவு மாடுகள் வழங்குதல்

* 308 கேள்வி—**திரு. ஆ. துரையாசன் :** கனம் விவசாயத்துறை அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதில் அளிப்பாரா—

(அ) அறந்தாங்கித் தாலுகாவில் அரிசனங்களுக்கு இனமாக உழவு மாடுகள் வழங்கும் மானியத்திற்காக 1958-59-ம் ஆண்டு ஒதுக்கப்பட்ட தொகை எவ்வளவு ?

(இ) 1960-61-ல் ஒதுக்கப்பட்ட தொகை எவ்வளவு ? செலவிடப் பட்ட தொகை எவ்வளவு ?

(உ) அந்தத் தொகைகளில் வித்தியாசம் உண்டு என்றால் ஏன் ?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (அ) A sum of Rs. 34,200 was allotted for supply of plough bulls to Harijans in Arantangi taluk during 1958-59 and the entire amount was spent.

(இ) and (உ) As Arantangi taluk was not selected by the District Harijan Welfare Committee for implementation of the scheme in 1960-61, no amount was allotted or spent under the scheme in that year.

திரு. ஆ. துரையாசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, அறந்தாங்கித் தொகுதி பின்தங்கிய தொகுதி என்ற காரணத்தினால் அங்கே மாடுகள் இனமாக வழங்குவதை அதிகப்படுத்தவும், மேலும் வர இருக்கிற ஆண்டு களில் அதற்கான தொகையை ஒதுக்கவும் அரசாங்கம் முன்வருமா ?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இது ஜில்லா அரிஜன நலக் கமிட்டிக்கு விடப்பட்டிருக்கிறது. இப்போது வருஷத்திற்கு இரண்டு அல்லது மூன்று தாலுகாக்கள் எடுத்துக்கொண்டு மாடுகள் கொடுக்கிறார்கள். எவ்வாறு ஒதுக்க வேண்டும் என்று அரிஜன நல ஆலோசனைக் கமிட்டி முடிவு செய்யும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. சோ. ஆறுமுகம் : அரிஜனங்களுக்கு மாடுகள் கொடுப்பதைப் போல, கஷ்வரத் தொழிலாளர்களுக்குக் கருவிகள் வாங்கிக்கொள்ள சர்க்கார் ஏதாவது மானியம் ஒதுக்கியிருக்கிறார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : கஷ்வரத் தொழிலாளருக்கும், சலவைத் தொழிலாளருக்கும் ஏற்கனவேயே ஜில்லாவாரியாக நிதி ஒதுக்கப்பட்டு உதவி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது.

திரு. மா. இராசாங்கம் : பெரியகுளம் தாலுகாவில் அரிஜனங்களுக்கு இனமாக மாடுகள் வழங்கும் மானியத்தில் எவ்வளவு தொகை ஒதுக்கப் பட்டிருக்கிறது ?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இந்தக் கேள்வி அறந்தாங்கி தாலுகாவைப் பற்றியது. தனியாகக் கேள்வி கேட்டால் பெரியகுளம் தாலுகாவைப் பற்றிச் சொல்லலாம்.

மாத்தூர் அரிசனப் பள்ளி (மத்திய உணவுத் திட்டம்)

* 309 கேள்வி—**திரு. மு. கருணாநிதி :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சை மாவட்டம், வல்லம் யூனியன், மாத்தூர் கிராமத்திலுள்ள அரிசனப் பள்ளியில் உள்ள மாணவர்கள் எத்தனை பேர் ?

(இ) அவர்களில் எத்தனை பேர்களுக்கு மதிய உணவு அளிக்கப் படுகிறது ?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (அ) There are 100 students (56 boys and 44 girls).

[16th July 1962

(இ) Twenty-five students are being supplied with mid-day meals on an average.

போலீஸ்காரர் மரணம்

* 310 கேள்வி—**திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி :** கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) அண்மையில் குடியரசுத் தலைவர் சென்னை வந்த சமயத்தில் பந்தோபஸ்து செய்துகொண்டிருந்த போலீஸ்காரர் ஒருவர் மரணமடைந்தது உண்மையா?

(இ) ஆமெனில், அதற்கான காரணமென்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) Yes, Sir.

(இ) The death was due to heart failure.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : இந்தப் பெரிய அதிகாரிகள் கனம் அமைச்சர்களைப் போலவும் மற்றும் பெரிய உத்தியோகஸ்தர்களைப் போலவும்—வரும்போதெல்லாம் பஸ் மணி நேரம் வெய்யிலில் போலீஸ்காரர்களை நிற்க வைப்பதன் காரணமாக இப்படி இறந்துபோருர்களா? அப்படி இனிமேலும் நிற்க வைக்காமல் செய்து சாதாரண முறையில் கனம் அமைச்சர்கள் சுற்றுப் பிரயாணம் செய்வார்களா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த உப-கேள்விக்கும் முக்கியமான கேள்விக்கும் சம்பந்தமில்லை. இந்தக் கேள்வி சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் இறந்துபோன ஹெட் காண்ஸ்டபிள் ஜனாதிபதி எங்கு தங்கியிருந்தாரோ அங்குதான் செக்யூரிட்டி ப்யூட்டிக்கு போடப்பட்டிருந்தார். அவர் வேறு எங்கும் வெய்யிலில் நிற்கவில்லை.

கலெக்டர்கள் மாநாடு (1962)

* 311 கேள்வி—**திரு. ஜே. மாதா கவுடர் :** கனம் முதல் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) 1962-ல் மே மாதம் உதகையில் நடந்த கலெக்டர்களின் மாநாட்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தீர்மானங்கள் அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பப்பட்டனவா?

(இ) அவைகளின் மீது என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டது?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) There was no conference of Collectors nor any resolutions were passed. On 9th May 1962, there was a Departmental meeting of the Rural Development and Local Administration Department with the Collectors to consider certain aspects of organisational patterns to be evolved for the Collectorates and Divisional Offices for looking after Panchayat Development work.

(இ) Does not arise.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஸார். இந்தக் கூட்டத்திலே என்னென்ன விவாதிக்கப்பட்டன? நம் மகாணைத்தைப் பொறுத்த வரையில், டிபார்ட்மெண்டுகளை எப்படி சீர்படுத்த வேண்டும் என்பதைப் பற்றியும், ஜில்லாக்களைப் பிரிக்க வேண்டுமென்பதைப் பற்றியும் விவாதிக்கப்பட்டதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ஜில்லாக்களைப் பிரிக்கிற பிரச்சனை வரவில்லை. பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் நடைபெறுகிற விவரங்கள், அதில் ஏற்படுகிற பிரச்சனைகள், குறைபாடுகள், மாற்று யோசனைகள் இதெல்லாம் தான் இந்த மகாநாட்டில் விவாதிக்கப்பட்டன. அதையெல்லாம் இங்கே விரிவாக எடுத்துக் கூறுவதற்கு இயலாது.

16th July 1962]

SRI C. CHIRANJEEVULU NAIDU : When the Panchayat Development Wing at the Collectorate will be set up and what will be the future of the local administration wing in the Collectorate?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The hon. Member may put a separate question.

Asylum for beggars

* 312 Q.—**SRI K. A. MATHIALAGAN :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether there is any proposal to set up an asylum for lodging beggars compulsorily?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : No, Sir.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஸார், பிச்சைக்காரர்களுடைய உபத்திரவங்கள் நெருக்கடியான பஸ் நிலையங்கள் இன்னும் மற்ற இடங்கள் எல்லாவற்றிலும் இருப்பதை முன்னிட்டு இனியாவது இது மாதிரி ஒரு திட்டத்தை அமைக்க சர்க்கார் முன்வருமா ?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்போது சில ஸ்பெஷல் ஹோம்ஸ், பிச்சைக்காரர்கள் விடுதி, வொர்க் ஹௌஸ் இவைகளெல்லாம் இருக்கின்றன. முனிசிபாலிட்டிகள் இவைகளை நடத்தி வருகின்றன. சென்னை நகரத்திலும், வேறு சில இடங்களிலும் இவைகள் நடைபெறுகின்றன. இங்கே பிச்சைக்காரர்களைச் சேர்த்து அவர்களுக்கு வேலை கொடுத்து வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படுகின்றன. ஆனால் கட்டாயமாக அவர்களைப் பிடித்து அடைக்க வேண்டும் என்ற உத்தேசம் இல்லை. ஆனால், பிச்சைக்காரர்கள் பற்றிய சட்டத்தை மாற்றி அமைக்கும் யோசனை அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறது.

Handloom cloth

கனம் சபாநாயகர் : 313 எண்ணுள்ள கேள்வியைக் கொடுத்த கனம் அங்கத்தினர் சபையில் இல்லாததால் கேள்வியும் அந்தக் பதிலும் சட்டசபையின் விவாத வெளியீட்டில் அச்சிடப்படும்.

* 313 Q.—**SRI K. MOOKIAH THEVAR :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the Government have received any representation from the Handloom Weavers' Co-operative Societies for the speedy disposal of the surplus stocks with them, and

(b) if so, the action taken thereon?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) The Madras State Handloom Weavers' Co-operative Society represented that there were stocks of handloom cloth worth Rs. 2.55 crores with State Society and the primary weavers' co-operative societies in this State. The Society applied for short term loan for marketing the stocks.

(b) The Government have sanctioned a loan of Rs. 15 lakhs to the Society for marketing the stocks.

[16th July 1962

* 314 கேள்வி—திரு. வி. அருணாசலம் : கனம், கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விக்குப் பதிலளிப்பாரா—

“பிளீடிங் மதராஸ்” என்னும் கைத்தறித்துணிகளை பெரும்அளவில் உற்பத்தி செய்வதற்கு அரசாங்கம் நெசவாளர்களுக்கு உதவித் தொகை கொடுக்க உத்தேசமுண்டா ?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : There is no such proposal under consideration.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : ஸார், பிளீடிங் மெட்ராஸுக்கு அமெரிக்காவில் சமீபத்தில் கிராக்கி அதிகப்படியாகி இருப்பதாக 4—5 நாட்களுக்கு முன் பத்திரிகையில் படித்தேன். கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சமீபத்தில் செய்கிற பிரயாணத்தில் இதைப் பற்றி விசேஷ அக்கறை எடுத்துக்கொள்வார்களா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்த பிளீடிங் மெட்ராஸ்—அதாவது வர்ணம் மாறும் துணி—பற்றி நாம் அமெரிக்காவில் அங்கு இறக்குமதி செய்கிறவர்கள் எல்லோரையும் அழைத்து அவர்களுடன் கூட்டம் நடத்தி, இதில் இருக்கும் பிரச்னைகளைப் பற்றி விவாதித்த பிறகு, அவர்கள் குறைந்த பட்ச விலை என்ன நிர்ணயம் செய்தால் கெட்ட துணிகள் தரக் குறைவான துணிகள் வராமல் இருக்கும் என்று அவர்கள் ஏற்றுக்கொண்டார்கள். அதன்படி 49 செண்டுக்குக் குறைவாக பிளீடிங் மெட்ராஸ் துணியை வெளிநாட்டுக்கு ஏற்றுமதி செய்யக் கூடாது என்று திட்டம் வகுத்துவிட்டோம். இப்போது இருக்கும் டிமாண்ட் நீடித்து இருக்கும் என்று சர்க்கார் நம்புகிறது.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஸார், கனம் தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் ஜெர்மனிக்கு அடுத்த மாதம் போகிறார் என்று அறிகிறேன். அமெரிக்காவில் இருப்பவர்களுக்கு இந்த பிளீடிங் மெட்ராவில் இருக்கக்கூடிய மோகத்தைப் போல், ஜெர்மனியில் இருப்பவர்களுக்கும் மோகம் ஏற்படும் முறையில் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் தூண்டுவார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அங்கே அந்த ராஜ்யங்களில் வர்ணம் மாறும் துணியை அவ்வளவு விசேஷமாக விரும்புவதில்லை. ஃபாஸ்ட் கலர்ஸைத்தான் இப்போது வாங்குகிறார்கள். அதற்கும் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : ஸார், இந்த வர்ணம் மாறுகிற துணி விஷயத்தில் அமெரிக்காவிலே கிராக்கி ஏற்படும் சமயத்தில் இங்கே நன்மையாக இருக்கிறது. கிராக்கி இல்லாமல் போனால் இங்கே உற்பத்தி செய்கிற நெசவாளர்களுக்கு பிளீடிங் ஏற்படுகிறது என்பது கனம் அமைச்சருக்குத் தெரியுமா ? இனிமேலும் அத்தகைய பிளீடிங் ஏற்படாமல் அமெரிக்காவிலுக்கிற நேரத்தில் நிரந்தர மார்க்கெட் ஏற்படுத்த கனம் அமைச்சர் அவர்கள் முன்வருவார்களா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : பிளீடிங் மெட்ராவில் கடந்த முறை ஒரு கஷ்டம் ஏற்பட்டதற்குக் காரணம் ஏராளமாக ஸ்பெகுலேட்டர்ஸ் வந்து அதை வாங்கி அமெரிக்காவில் விற்பதன் மூலமாக லாபம் அடிக் கலாம் என்று கருதி அவர்கள் அதிக விலை கொடுத்தார்கள். கெஜம் ஒன்றுக்கு 3 ரூபாய் அல்லது 3½ ரூபாய் கொடுத்து வாங்கி அங்கே அமெரிக்காவில் லாபம் அடிக்கலாம் என்று எண்ணி ஸ்பெகுலேட்டர்ஸ் இங்கே வந்து அந்த விலை கொடுத்ததன் காரணமாக இதற்குமுன் யார் ஒப்பந்தம் செய்தார்களோ அவர்களுடைய ஒப்பந்தங்களை நடைமுறையில் அமுல் செய்ய முடியவில்லை. ஒப்பந்தப்படி சரக்குகளை விற்க முடியவில்லை. அதனால் கஷ்டம் ஏற்பட்டது. இப்போது குறைந்தபட்ச விலை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். அவசியமானால் அதிக பட்ச விலையைக் கூட நிர்ணயிக்கலாம் என்ற யோசனை இருக்கிறது. அந்த முறையில் இந்தக் கஷ்டம் ஏற்படாது என்று நம்பலாம்.

16th July 1962]

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : ஸ்பெகுலேஷனுக்கு இடம் அளிப்பதில் எவ்வளவு அபாயம் இருக்கிறது என்று அரசாங்கம் இப்போதாவது உணருகிறதா? தனிப்பட்டவர்கள் ஏற்றுமதி வியாபாரத்தைத் தடுத்து கைத் தறித் துணியை வெளிநாட்டுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதிலே அரசாங்கம் பொறுப்பு ஏற்றுக்கொள்ளுமா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஸ்பெகுலேஷனிலே லாபமும் உண்டு; நஷ்டமும் உண்டு. பொருளாதாரத் துறையிலே ஸ்பெகுலேஷன் செய்வதால் ஒரு நீண்டகால அதாவது 'லாங் டெர்ம் ரேஞ்சில்' ஓரளவு விலை கொள்கை வைத்திருப்பார்கள். இந்த பிளீடிங் மெட்ராஸ் சம்பந்தமாக இப்போது நாம் 'ஹான்ட்லூம் எக்ஸ்போர்ட் ஆர்கனைசேஷன்' மூலமாகத்தான் ஏற்றுமதி செய்கிறோம். இது மத்திய சர்க்கார் அமைத்திருக்கிற ஒரு ஸ்தாபனம். ஆனால் மற்றவர்கள் ஏற்றுமதி செய்யக்கூடாது என்று தடுக்கவில்லை. அமெரிக்காவிலே உள்ளவர்கள் 'ஹான்ட்லூம் எக்ஸ்போர்ட் ஆர்கனைசேஷன்' மூலமாக வாங்கினால் தரத்திற்கு உத்தரவாதம் இருக்கிறது என்பது தெரியவரும்.

திரு. காஞ்சி மணிமொழியார் : ஸார், இப்படி அடிக்கடி இந்த பிளீடிங் மெட்ராஸ் துணிகளுக்கு விலை ஏற்றமும், இறக்கமும், ஏற்படுவதற்குக் காரணம் சில சமயங்களிலே ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டும், சில சமயங்களிலே ஏற்றுமதி செய்யப்படாமலும், இருப்பதுதான். ஆகவே, நமது சர்க்கார் இந்நிய சர்க்காரை வற்புறுத்தி அமெரிக்காவிலே ஒரு டிப்போ திறப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யத் தயாராக இருக்குமா என்பதைத் தெரிந்துகொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்தத் துணியின் வர்ணம் எப்படி மாறிக்கொண்டு வருகிறதோ, அதே போல், சில நேரத்திலே அமெரிக்காவிலே கிராக்கி இருக்கிறது, சில நேரத்திலே கிராக்கி இல்லை. அதுவும் அமெரிக்கன் மார்க்கெட் போக்கு எப்போதும் ஒரு நிலையாக இருக்காது. அதனாலே அந்த மார்க்கெட்டைப் பொறுத்த சரக்கு இருக்கலாமே தவிர, சர்க்கார் டிப்போ அங்கிருப்பது பிரயோஜனமில்லை. அந்த மக்களுடைய விருப்பத்திற்கு என்ன வேண்டுமென்று நனைக்கிறார்களோ, அதை ஒழுங்குபடுத்த முயற்சி செய்யப்பட்டு வருகிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

கைத்தறித் தொழில் துட்பக் கழகங்கள்

* 315 கேள்வி—**திரு. முனு ஆதி :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) அகில இந்திய கைத்தறி போர்ட்மான்ஸ் சேலத்தில் 1-7-1960 முதல் நடத்தப் பெறுவதைப் போன்ற கைத்தறி தொழில் துட்பக் கழகங்கள் வேறு எந்த மாவட்டத்திலாவது தொடங்கப் பெற்றுள்ளதா?

(இ) அப்படியானால், எந்தெந்த மாவட்டங்களில்?

(உ) இல்லையெனில், அத்தகைய கழகங்கள் ஏற்படுத்த அரசாங்கம் முன்வருமா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (அ) and (இ) Apart from the Salem Institute of Handloom Technology, there is no other Institute of Handloom Technology in this State. There is, however, one State Government Institute which imparts training in Handloom and Powerloom Weaving at Nagercoil, Kanyakumari District, namely, the S.M.R.V. Technical Institute. This institute was taken over from the Government of Travancore-Cochin in 1956.

(உ) There is no proposal to start such institutes in the near future.

[16th July 1962]

திரு. முனு ஆதி : ஸார், கைத்தறி நெசவு அபிவிருத்தி அடைய வேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு மாவட்ட வாரியாக கைத்தறித் தொழில் நுட்பக் கழகங்கள் ஏற்படுத்தினால், அந்தத் தொழிலில் அபிவிருத்தி ஏற்படுவதோடு பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கும் ஈடுகொடுப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும் என்பதை அரசினர் உணருவார்களா? அப்படியானால் இன்னும் எல்லா மாவட்டங்களிலும் கைத்தறித்தொழில் நூற்புக்கழகங்கள் திறப்பதற்கான உத்தேசம் உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இப்போதே 16 இடங்களிலே இந்தக் கைத்தறித் தொழில் நுட்பக் கழகங்கள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. சென்னை நகரத்திலே 4 தொழில் நுட்ப பள்ளிகள் ஆரம்பிக்கப்பட்டு அதிலே இந்த நெசவும், பவர் லூம் நெசவும் கற்றுக் கொடுக்கப்பட்டுவருகிறது. அதேபோல் தஞ்சை ஜில்லாவில் 3-ம், திருச்சியில் 2-ம், திருநெல்வேலியில் 2-ம், கன்னியாகுமரியில் 5-ம் ஆரம்பிக்கப்பட்டு இருக்கிறது. அதனால்தான் புதிதாக இப்போது ஆரம்பிக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்று சொன்னேன்.

திரு. எஸ். முருகையன் : வட ஆற்காடு மாவட்டத்திலே ஏராளமான கைத்தறிகள் இருக்கின்றன. அதனால், அங்கே ஒரு கைத்தறித்தொழில் நுட்பக் கழகம் ஆரம்பிக்க உத்தேசம் உண்டா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : ஜில்லாவாரியாக அமைக்க வேண்டுமென்ற அவசியமில்லை. அதிகமான தேவைக்குத் தகுந்தாற்போல் இப்போது இருக்கின்ற ஸ்கூல்களிலேயே அந்தப் பாடத்தைக் கற்று கொடுப்பதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்யப்படும்.

மீனவர் காலனிகள்

* 316—கேள்வி—**திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் :** கனம் கூட்டுறவு அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சர்க்கார் உதவியுடன் கட்டப்படும் மீனவர் காலனிகள் இவ்வாண்டு எங்கெங்கு கட்டப்பட இருக்கின்றன?

(இ) கடந்த ஆண்டுகளில் சாங்ஷன் செய்யப்பட்ட மீனவர் காலனி வேலைகள் இன்னும் பூர்த்தியடையாமல் எங்கெங்கு இருக்கின்றன?

(உ) காரணமென்ன?

THE HON. SRI N. NALLASENAPATHI SARKARAI MANRADIAR : (அ) During this year, fishermen colonies are to be constructed with Government assistance in Ammapatnam village in Thanjavur district and in Kootapuli village in Tirunelveli district.

(இ) The construction of colonies referred to in Clause (a) of the answer, which were sanctioned in the previous year, is to be taken by this year.

(உ) As these works were sanctioned only at the end of last year, they could not be completed last year itself.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : ஸார், முந்திய ஆண்டுகளில் சாங்ஷன் செய்யப்பட்ட திட்டங்களில், கடந்த 4 ஆண்டுகளில் செய்யப்பட்டு, இதுவரையிலும் நிறைவேற்றப்படாத திட்டங்கள் இருக்கின்றன என்பது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் வந்திருக்கிறதா? அதற்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன காரணம் மட்டுமல்லாமல், முன்பு தயாரிக்கப்பட்ட எஸ்டி. மேட் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. அதே எஸ்டிமேட்டை வைத்துக் கொண்டு இப்பொழுது அந்தத் திட்டங்களை நிறைவேற்ற முடியாத காரணத்தினால், திட்டங்கள் நிறைவேற்ற முடியாமல் இருக்கின்றன என்பது அரசு

16th July 1962]

சாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அப்படியானால், அதைப் பரிசீலனை செய்து, இந்தக் காலத்திற்குத் தகுந்தாற்போல் இந்த எஸ்டிமேட்டைத் திருத்து வதற்கும், அப்படித் திருத்தி திட்டங்களைத் துரிதமாக நிறைவேற்றுவதற்கும் அரசாங்கம் வழி செய்யுமா?

கனம் திரு. ந. நல்லசேனாபதி சர்க்கரை மன்றாடியார் : இது டைரக்டர் ஆப் பிஷரிசிட் பரிசீலனையில் இருந்து கொண்டிருக்கிறது. அவர்கள் இதற்கு அதிகமாக தொகை கொடுக்க வேண்டுமென்று யோசனை சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அதுவும் சர்க்கார் கவனத்திலே இருந்து வருகிறது.

திரு. முனு ஆதி : ஸார் பழவேற்காட்டிலிருந்து, மகாபலிபுரம், சென்னை வரையிலே உள்ள கடற்கரைப் பகுதிகளிலே குடியிருக்கும் மீனவ மக்கள் குளிரால் மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே, இந்த கடற்கரை ஓரங்களிலே உள்ள மீனவர்களுக்கு வீட்டு வசதி செய்து கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகளை இனிமேலாவது இந்த அரசினர் எடுப்பார்களா?

கனம் திரு. ந. நல்லசேனாபதி சர்க்கரை மன்றாடியார் : எங்கெங்கு மீனவர்கள் சொந்த இடம் கொடுக்கிறார்களோ, அங்கெல்லாம் வீடுகள் கட்டிக் கொடுப்பது என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் திட்டமாக இருக்கிறது.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : ஸார், மீனவர்கள் வசிக்கின்ற இடங்களை விட்டு, வேறு இடத்துக்கு அப்புறப்படுத்த மாட்டார்கள் என்ற உறுதியை இந்த அரசாங்கம் வழங்குமா?

கனம் திரு. ந. நல்லசேனாபதி சர்க்கரை மன்றாடியார் : அவசியம் ஏற்படுமானால், அப்புறப்படுத்த வேண்டுமென்று ஏற்பட்டால், அப்புறப்படுத்தத் தயாராகத்தான் இருக்கும் அரசாங்கம்.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : ஸார், கடந்த சில வருஷங்களாக அனுமதிக்கப்பட்ட எல்லாத் திட்டங்களும் இன்னும் ஓராண்டுக் காலத்திற்குள் பூர்த்தி செய்யப்படும் என்ற உறுதியை இந்த அரசாங்கம் அளிக்குமா?

கனம் திரு. ந. நல்லசேனாபதி சர்க்கரை மன்றாடியார் : இதைத்தான் நான் முதலிலேயே சொன்னேன். இப்போது தொகையை அதிகப்படுத்துவதற்கான பரிசீலனை செய்யப்படுவதால், இதைக் கூடிய சீக்கிரத்திலே எடுத்துச் செய்வதற்கு அரசாங்கம் முன்வரும் என்று சொல்கிறேன்.

நகரசுத்தித் தொழிலாளர்களுக்கு வீடுகட்டும் திட்டம்

* 317—கேள்வி—**திரு. ஆ. கு. சுப்பையா :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தஞ்சையில் நகரசுத்தித் தொழிலாளர்களுக்கான வீடு கட்டும் திட்டம் எந்தந்த தாலுகாவில் அமுலாக்கப்பட்டுள்ளது?

(இ) இல்லையென்றால், காரணமென்ன?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (அ) The scheme of construction of houses for sweepers and scavengers is being implemented in Tiruvarur Municipality and in Valangaiman and Papanasam Panchayats in Thanjavur district.

(இ) Does not arise.

இரணியல் போலீஸ் நிலையம் கன்னியாகுமரி மாவட்டம்

* 318 கேள்வி—**திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் :** (திரு. அ. சுவாமிதாஸ் அவர்கள் சார்பாக) : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் குளச்சல் தொகுதியில் 26—2—1962 முதல் 5—3—1962 வரையிலும் இரணியல் போலீஸ் நிலையத்தாரால் பதிவு செய்யப்பட்ட வழக்குகள் எத்தனை?

[16th July 1962]

(இ) அவற்றுள் சார்ஜ் ஷீட் தாக்கல் செய்யப்பட்டவை எத்தனை ?

(உ) என்னென்ன வகுப்புகளின் கீழ் குற்றம் சாட்டப்பட்டன ?

(எ) ஏதாவது வழக்குகள் வாபஸ் பெறப்பட்டனவா ?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) 45.

(இ) 23.

(உ) The cases were charged under Sections 147, 148, 323, 324, 325, 336, 341, 379, 380, 395, 426, 427, 444, 447, 448 and 454, Indian Penal Code depending on the nature of the offence in each case.

(எ) Yes. Eleven cases were withdrawn.

Palmyra climbers

* 319 Q.—SRI M. WILLIAM : Will the Hon. the Minister for Agriculture be pleased to state whether there is any proposal to classify palmyra climbers as Scheduled Castes for the purpose of granting all concessions granted to Harijans by the State and Central Governments?

THE HON. SRI P. KAKKAN : No, Sir.

SRI M. WILLIAM : In view of the most backward and miserable condition of the Palmyra climbers, will the Government be pleased to include them in the category of 'most-backward classes' and grant them all the concessions that are granted to Harijans?

THE HON. SRI P. KAKKAN : 'Chanan' is treated as the most-backward-community.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : ஸார், பிற்பட்ட இனம், மிகவும் பிற்பட்ட இனம் என்று பாகுபடுத்தப்பட்டு, இவைகளின் பேரால் சலுகைகள் வழங்கப்பட்டு வருகிற நிலைமையில், இந்த 'சாணன்' வகுப்பைச் சேர்ந்தவர்களுக்கு மாத்திரம் தொழிலின் அடிப்படையில் சலுகைகள் கொடுக்கப்படுவதாக அரசாங்கக் குறிப்பில் காணப்படுகிறது. அதற்குக் காரணம் என்ன ?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : யார் யார் மிகவும் கஷ்டப்படும் நிலைமையிலே இருக்கிறார்களோ, அதாவது மரம் ஏறி தொழில் நடத்துகின்றவர்களுக்குத்தான் அப்பேர்ப்பட்ட சலுகை கொடுக்கப்படுகிறது. அந்த வகையிலே தான் இந்த 'சாணன்' என்பது கருதப்பட வேண்டுமென்று இந்த அரசாங்கம் ஒரு முடிவு செய்திருக்கிறது.

SRI M. WILLIAM : Do 'tappers' come in that category?

MR. SPEAKER : 'Tappers'?

SRI M. WILLIAM : I mean 'Palmyra climbers'.

THE HON. SRI P. KAKKAN : They are considered as a most-backward community.

16th July 1962]

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : ஸார், மரம் ஏறக்கூடியவர்கள் மாத்திரமல்லாமல், கட்டில் கட்டுகின்ற இனத்தவர்கள்கூட 'சாணூன்' என்று அழைக்கப்படுவது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அம்மாதிரி சலுகைகள் இந்த வகுப்பினர்களுக்கும் கொடுக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : அந்தத் தகவல் என்னிடத்தில் இல்லை அதைப் பற்றிப் பரிசீலனை செய்யலாம்.

ஆதிவாசிகளுக்கு மருத்துவமனை

* 320 கேள்வி.—**திரு. ஜே. மாதா கவுடர் :** கனம் விவசாய அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

9-00
p.m.

(அ) நீலகிரி ஜில்லா கோலிக்கொரை என்னும் இடத்தில் வசிக்கும் ஆதிவாசிகளுக்காக ஓர் ஆஸ்பத்திரி வேண்டுமெனக் கோரி நீலகிரி ஆதிவாசிகள் நல சங்கத்தார் விண்ணப்பம் கொடுத்தார்களா?

(இ) அப்படியானால், அதன்மேல் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டது?

THE HON. SRI P. KAKKAN : (அ) Yes, Sir.

(இ) The Director of Medical Services has been consulted and his final report is awaited.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : இந்த வட்டாரத்தில் இருக்கக்கூடிய ஆதிவாசி மக்களுக்கு சர்க்கார் துறையிலே வேறு எந்த விதமான மருத்துவ வசதியும் நாம் செய்யவில்லை. ஆகையினால், இதை அரசாங்கம் கவனித்து இந்த ஆதிவாசி சங்கத்தாரால் நடத்தப்படும் ஆஸ்பத்திரிக்கு மேற்கொண்டு என்னென்ன வசதிகள் வேண்டியிருக்கிறதோ அவைகளையெல்லாம் துரிதமாக செய்து கொடுக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : அதை நாங்கள் பரிசீலனை செய்து தான், மதிப்பிற்குரிய நரசிம்மன் அவர்கள் கொடுத்த ரிபோர்ட்டின்படி ரூ. 85,215 'நான்-ரெகிரிங்' செலவும், ரூ. 44,310 'ரெகிரிங்' செலவும் ஆகும் என்று அரசாங்கம் திட்டமிட்டிருக்கிறது. அதை இப்பொழுது டைரக்டர் ஆப் மெடிகல் ஸர்வீஸ்கு அனுப்பியிருக்கிறோம். அவர்களிடமிருந்து ரிபோர்ட்டு வந்த பிற்பாடு துரிதமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கல்வி சலுகைகளையும், மற்ற சலுகைகளையும் ஜாதி அடிப்படையில் கொடுக்கக்கூடிய காரணத்தினால், எந்த ஜாதியையும் தாழ்ந்த ஜாதி என்று சொல்லிக் கொள்ளுவதற்கான போட்டியை தவிர்ப்பதற்கு வேண்டி, எல்லோருக்கும் வருமானத்தின் அடிப்படையில் கல்விச் சலுகை அளிப்பது என்ற கொள்கை ஆலோசிக்கப்படுமா?

கனம் திரு. பூ. கக்கன் : இந்தக் கேள்வி நீலகிரி ஜில்லாவிலுள்ள ஒரு ஆஸ்பத்திரி சம்பந்தப்பட்டது.

போலீஸ் அவுட் போஸ்ட் (கிழக்கு தாம்பரம்)

* 321 கேள்வி—**திரு. முனு ஆதி :** கனம் நிதி அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) தாம்பரம், கிழக்கு பகுதிக்கு ஓர் போலீஸ் அவுட்போஸ்ட் ஏற்படுத்தக் கோரி மனுக்கள் வந்தனவா?

(இ) அதுபற்றி அரசாங்கம் மேற்கொண்டுள்ள நடவடிக்கைகள் என்ன?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) No Sir.

(இ) Does not arise.

[16th July 1962]

திரு. முனு ஆதி : கிழக்குத் தாம்பரப் பகுதியில் ஏறக்குறைய 15,000 மக்கள் வசிக்கிறார்கள். இங்கே அரசியல் அலுவலகங்களில் வேலை செய்கிற அதிகாரிகளும் குடியிருக்கிறார்கள். கடந்த ஆண்டில் இந்தப் பகுதியில் பெரிய திருட்டுகள் நடந்திருக்கின்றன. அதனால் மக்கள் பீதி அடைந்திருக்கிறார்கள். ஊராட்சி மன்றத்தின் மூலம் இது சம்பந்தமாக ஒரு தீர்மானமும் நிறைவேற்றப்பட்டு அனுப்பப்பட்டிருக்கிறது. இனிமேலாவது அங்கே ஒரு போலீஸ் ஸ்டேஷனை ஏற்படுத்த அரசினருக்கு உத்தேசம் உண்டா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : தாம்பரத்தில் ஒரு போலீஸ் ஸ்டேஷன் இருக்கிறது. பல்லாவரத்திலும் ஒரு போலீஸ் ஸ்டேஷன் இருக்கிறது. தாம்பரத்தில் இன்னொரு போலீஸ் ஸ்டேஷன் வைக்கப்பட வேண்டிய அவசியத்தை அரசாங்கம் உணரவில்லை. ஆனால், 'குரோம்பெட்'-ல் ஒரு போலீஸ் ஸ்டேஷன் வைக்கலாம் என்ற ஆலோசனை இருந்தது. அது கூட இப்பொழுது நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

Police stations for Kanyakumari district

* 322 Q.—**SRI M. WILLIAM :** Will the Hon. the Minister for Finance be pleased to state whether there is any proposal to open additional police stations in the Kanyakumari district during 1962; and if so, at which places?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The proposals for the reorganization of Kanyakumari district Police as finalised include the following :—

(i) Bifurcation of Kottar Police station into two Law and Order Stations (Kottar and Vadasery).

(ii) Opening of Crime Police station and Traffic Police Station at Nagercoil; and

(iii) Conversion of the outposts at Cape Comorin, Colachel, Manavalakurichi, Rajakkamangalam, Arumana, Kulasekaram, Puthukada and Kollencode into Police stations.

SRI M. WILLIAM : Sir, in view of the fact that there is only one Police Station in Vilavancode taluk and the jurisdiction of the Police station comprises two lakhs of people, will the Government be pleased to start at least three or four additional charging centres?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : When a decision is taken on the re-organisation proposals, all these aspects will be taken into consideration by the Government.

Eradication of corruption

* 323 Q.—**SRI M. S. SELVARAJAN :** Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state what new steps Government intend taking for eradicating of corruption among the officers?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The State Government have been taking firm steps to put down and punish corruption. Recently the Government of India consulted us on proposals

16th July 1962]

for effecting certain changes in the Law and improvements in procedure indicated as desirable in the light of experience. The final conclusions of the Government of India are awaited.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : தெரிந்தெடுக்கப்பட்ட சிலரிடத்தில் நம்பிக்கை வைத்து, அவர்களுடைய ரகசிய ரிப்போர்ட்டின்பேரில், தவறுக்கு உட்பட்ட அதிகாரிகள் என்று கண்டால், அவர்களை கம்பல்ஸரியாக ரிடையர் செய்யக்கூடிய ஒரு நிலைமையை ஏற்படுத்துவார்களா? இதற்காக அவசியமிருந்தால், ஸர்வீஸ் ரூலை திருத்துவதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா? இதையும் அரசாங்கம் ஒரு ஆலோசனையாக ஏற்றுக்கொள்ளுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுது இருக்கிற சட்டத்திற்கு உட்பட்டும், மாற்றி அமைக்கிற சட்டத்திற்கு உட்பட்டும் தான் எந்த நடவடிக்கையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : சமீப காலத்தில் அதிகாரிகள் மத்தியிலே இருக்கிற லஞ்ச ஊழல் ஏறுமுகமாக இருக்கிறதா அல்லது இறங்குமுகமாக இருக்கிறதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : ரொம்பவும் இறங்கு முகமாக இருக்கிறது. பெரும்பாலும் கீழே இருப்பவர்களிடத்தில்தான் லஞ்சப் புகார் வருகிறது. அதையும் அடியோடு அதற்ற அரசாங்கம் கவனம் செலுத்தி வருகிறது.

திரு. முனு ஆதி : லஞ்சம் என்பது பொருளாகக் கொடுப்பதையும் குறிக்குமா? அல்லது பணம் கொடுப்பதை மட்டும் தான் குறிக்குமா? அந்த அடிப்படையில் சட்டத்தை திருத்துவதற்கு அரசாங்கம் முன்வருமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இப்பொழுது தான் லஞ்சம் என்பதற்கு சட்ட பூர்வமான விளக்கம் கூறமுடியாது. ஆனால், பணமாகக் கொடுத்தால் தான் லஞ்சம் என்று ஒன்றுமில்லை. வேறு எந்த வகையில் இருந்தாலும், லஞ்சம் என்ற புகாரின் கீழே எல்லாம் வரும்.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : அரசாங்க சிப்பந்திகள் தாங்கள் பெறுகிற ஊதியத்தைக்கொண்டு தங்களுடைய வாழ்க்கையை சரிவர நடத்த முடியவில்லை என்ற காரணத்தினால், நிர்ப்பந்தத்தின் காரணமாக, இத்தகைய கெட்ட செயலில் ஈடுபடுகிறார்கள் என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா? அப்படித் தெரிந்திருந்தால், அவர்களுடைய வாழ்க்கையை சரிவர நடத்துவதற்கு மேலும் அவர்களுக்கு சம்பளச் சலுகை அளிப்பார்களா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுடைய கருத்தை நான் ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது. சிறியவர்களாக இருந்தாலும், பெரியவர்களாக இருந்தாலும், குறைந்த வருமானம் உடையவர்களாக இருந்தாலும், அதிக வருமானம் உடையவர்களாக இருந்தாலும், வருமானமே இல்லாமல் வறுமையிலே வாடுகிறவர்களாக இருந்தாலும், நாணயம் என்பது ஒன்று உண்டு. ஒவ்வொருவருக்கும் இருக்கிற நாணயத்தைப் பொறுத்திருக்கிறது அவருடைய போக்கு.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : லஞ்சக் குற்றம் என்பது வாங்குபவர்களை மாத்திரம் சாரும் என்றில்லாமல், கொடுப்பதும் குற்றம் என்று அரசாங்கம் கொள்ளுமா? அதை நிவர்த்திக்க அரசாங்கம் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கொடுப்பதும் குற்றம் என்று இருப்பதினால் தான், கொடுக்கிறவர்கள் முன்வருவதில்லை அதை ஒப்புக்கொள்ளுவதற்கு.

[16th July 1962]

திரு. கோ. சி. மணி : கிராமங்களிலே இருக்கிற கிராம உத்தியோகஸ்தர்கள், அல்லது பட்டாமணியக்காரர்கள், கர்மை போன்றவர்கள் அறுவடை காலத்திலே, மாமூல் என்ற பெயரால், நெல்லாக பெறுகிறார்களே? அதுவும் லஞ்சத்தில் தான் அடங்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : “மாமூல்” என்ற வார்த்தை தமிழ் வார்த்தை அல்ல. அது ரொம்ப நாட்களாக ஏற்பட்டது. அந்தக் காலத்திலிருந்தே வந்து விட்டது. அதுவும் லஞ்சம்தான். ஆனால், இதையெல்லாம் அகற்றவேண்டுமென்றால் பொது மக்களுக்கு உயர்ந்த விழிப்பு இருக்கவேண்டும். அவர்களும் கண்டிப்பாக இருக்க வேண்டும். இதே மாதிரி மாமூல் கேட்பதாக இருந்தால், அதுபற்றி சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளிடம் புகார் செய்யவேண்டும்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : எந்தெந்த இலாகாக்களில் லஞ்சம் அதிகமாக இருக்கிறது என்ற விவரங்கள் கூறமுடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் அங்கத்தினர் இது பற்றி தனியாகக் கேள்வி போட்டால், நான் விவரங்களைப் பார்த்துச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

திரு. எம். எஸ். மணி : கிராம மூன்சீப்களிடமிருந்து ஏதாவது நற் சாட்சிப் பத்திரம் பெறவேண்டுமென்றால், அதற்காக ரூ. 2 கட்டணம் கொடுத்தால்தான் தருகிறார்கள் என்பது அரசாங்கத்திற்குத் தெரியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : எங்களுக்குத் தெரியாது. ஏதாவது குறிப்பாக அம்மாதிரி நடைபெற்றுது பற்றி கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் தெரிவித்தால், அதற்கு மேலே என்னென்ன நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள முடியுமோ அதையெல்லாம் எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

Yarn

* 324 Q.—**SRI A. K. SUBBIAH :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state the steps taken to reduce the price of yarn supplied to weavers?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : A statement^a is placed on the table of the House.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : நம்முடைய ராஜ்யத்தைப் பொறுத்த வராக்கும், பெரும்பாலும் தேவையாக இருக்கக்கூடிய சன்னரக நூல், 60-ம் நம்பருக்கு மேற்பட்ட நூல்கள் நியாயமான விலையில் கிடைப்பதில்லை. ஸ்டேட் சொஸைடிகளுக்குக் கிடைப்பது கூட மிகக் குறைவு. கூட்டுறவு சொஸைடிகளுக்குத் தேவைப்படும் நூல் கிடைப்பதற்கு என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இரண்டு, மூன்று மாதங்களுக்கு முன்பு கோவையில் ஒரு கூட்டம் நடத்தினோம். மில் அதிபர்கள், மில் நூலில் வியாபாரம் செய்கிறவர்கள், அதே போல கைத்தறி நெசவாளர் பிரதிநிதி, கூட்டுறவுச் சங்கத் தலைவர் எல்லோரும் அந்தக் கூட்டத்திலே கலந்துகொண்டு ஒரு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 60-வது நம்பருக்கு மேற்பட்ட நூல்களையெல்லாம் “எக்ஸ் மில் பிரைஸ்” அவர்களுக்கு என்ன விலையில் கொடுக்கிறார்களோ, அதே விலைக்கு கூட்டுறவு சங்கங்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும். கூட்டுறவுச் சங்கங்களுக்கு வெளியே இருக்கக்கூடிய நெசவாளர்களுக்கு, “எக்ஸ் மில் பிரைஸ்” “ப்ளஸ்” “ஒன் பெர்ஸண்ட்” விலை போட்டு, ஹாண்டு லூம் டைரக்டர் எந்தெந்த சங்கங்கள் ரிஜிஸ்டர் செய்துகொண்டு ஒழுங்காக நூல் விநியோகம் செய்கிறார்கள் என்று

16th July 1962]

அத்தாட்சி கொடுக்கிறார்களோ அந்த சங்கங்களுக்கெல்லாம் அந்த விலைக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்று தீர்மானம் செய்யப்பட்டது. அதிலிருந்து ஓரளவுக்கு கூட்டுறவு சங்கங்களிடமிருந்து எந்தவிதமான புகாரும் வரவில்லை.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூட்டுறவு சங்கங்களிடமிருந்து புகார் வரவில்லை என்று சொன்னார்கள். என்னிடம் ஒரு ஜாபிதா இருக்கிறது. பிரைமரி சொஸைடிகளுக்கு ஸ்டேட் சொஸைடி மூலம் நிர்ணய விலையில் நூல் கிடைப்பதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. அந்தப் புகாரைப் போக்குவதற்கு கூட்டுறவு சங்கங்களால் அங்கீகரிக்கப்பட்ட தனியார் சொஸைடிகளுக்கு குறைந்த பட்சம் இவ்வளவு நூல் ஒதுக்க வேண்டும் என்று ஒரு 'கோட்டாவை' நிர்ணயம் செய்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படித்தான் செய்யப்படுகிறது. கனம் அங்கத்தினர் அவர்களுக்கு வந்திருக்கிற செய்தி, இரண்டு மூன்று மாதங்களுக்கு முற்பட்ட செய்தி. ஆனால், இந்த ஒப்பந்தம் செய்துகொள் எப்பிட்ட பிறகு ஹாண்டுலாம் டைரக்டர், கூட்டுறவு சங்கங்களுக்கு எவ்வளவு வேண்டும் என்று கணக்கெடுத்து, அந்தக் கணக்குப்படி அவர்களுக்குக் கொடுக்கவேண்டும் என்று "மில் ஒனர்ஸ் அஸோஸியேஷனுக்கு" எழுதி, அதன்படி வாங்குகிறார்கள். சென்ற மாதத்திலிருந்து கூட்டுறவில் இல்லாமல் இருக்கிறவர்கள் விஷயத்திலே ஒரு கஷ்டம் இருக்கிறது. கூட்டுறவு சங்கங்களுக்குக் கொடுக்கிற நூல் நச்சயம் நெய்யப்படுகிறது என்பதை உறுதியாகச் சொல்ல முடியும். கூட்டுறவுச் சங்கங்களில் இல்லாத வீவர்களுக்குக் கொடுக்கிற நூல் நெய்யப்படுகிறது அல்லது வேறு இடங்களில் விற்கப்படுகிறது என்பதை சரியாகச் சொல்ல முடியவில்லை. ஆகவே, மில் அதிபர்கள் எந்த ஒரு "சான்ஸ் ஆப் டிரேட்" வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்களோ, யாருக்கு மாமூலாக வழக்கமாகக் கொடுக்கிறார்களோ அவர்களுக்கு "ஒன் பர்ஸென்ட்" அதிகமாக வைத்துக் கொடுக்கவேண்டும் என்று வற்புறுத்தினார்கள். அதையும் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதையும் நாங்கள் ஒப்புக் கொண்டோம்.

திரு. க. ர. நல்லசிவம் : கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் ஒப்புக் கொண்டவர்களிலே, ஒரே ஒரு மில்காரர் நீங்கலாக பாக்கிப் பேர் சரியாக நடந்துகொள்ளவில்லை என்ற புகார் வந்திருக்கிறதா? நம்மிடம் சரியான அதிகாரம் இல்லாத காரணத்தினால், அவர்களை மீண்டும் கூட்டி வைத்து, குறிப்பிட்ட விலையில் கொடுப்பதற்கு சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அந்தக் கூட்டம் நடக்கிறபொழுது, சில மில்கள் கொடுக்கவில்லை என்ற புகார் வந்தது. சில மில்கள் கொடுக்கவில்லை என்ற புகார் எப்பொழுதும் வரத்தான் செய்யும். அதற்குக் காரணம் என்னவென்றால், சில மில்களுடைய நூல் உயர்ந்த ரகமாக இருக்கிறது. சில மில்களுடைய நூல் சாதாரண ரகமாக இருக்கிறது. உயர்ந்த ரகத்தான் வேண்டுமென்று எல்லோரும் கேட்டால், அது கிடைக்காது. உயர்ந்த ரக நூல் கோட்டா எவ்வளவு, சாதாரண நூல் கோட்டா எவ்வளவு என்று நிர்ணயம் செய்து, பங்கீடு செய்து டைரக்டர் ஆப் ஹாண்டு லாம்ஸுக்கு கொடுக்கிறார்கள்.

திரு. வை. சங்கரன் : நூல் விலை ஏறுவது ஒரு "ஆன்யுவல் ஃபீச்சர்" ஆகிவிட்டது என்ற காரணத்தினால், நூல் விலை ஏறிய பிறகு மகாநாடு கூட்டி அதைக் குறைப்பதற்கு ஒரு சில மாதங்கள் ஆகிவிடுகிறபடியால், இந்தத்தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள நெசவாளர்கள் மிகவும் குறைந்த வருமானம் உள்ளவர்களாக இருப்பதால், அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். ஆகவே, நூல் விலை ஏறின உடனேயே விலையைக் குறைப்பதற்கான தகுந்த நடவடிக்கைகளை கூடிய சீக்கிரத்தில் எடுத்து நிவாரணம் அளிப்பதற்கான வழிவகைகளை சர்க்கார் மேற்கொள்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : அப்படி முன் கூட்டியே நடவடிக்கைகள் எடுப்பதாக நான் என்னைப் போற்றிக்கொண்டிருக்கிறேன். அப்படியில்லை என்று சொன்னால், அதற்காக நான் வருந்துகிறேன். மத்திய

[16th July 1962]

சர்க்கார் நூல் விலையை நிர்ணயம் செய்யவேண்டுமென்று சொல்லி 8 மாதங்கள் ஆகியும் இன்னும் ஒன்றும் செய்யாமல் இருக்கிறபொழுது நம்முடைய ராஜ்யத்தில் இந்த அளவுக்காவது நூல் விலையை ஒரு நேரடியான ஒப்பந்தத்தில் அடிப்படையில் கட்டுப்பாடு செய்து நம்முடைய ராஜ்யத்திலுள்ள திறிகளுக்கு விறியோகம் செய்ததைக் குறித்து நூல் உபயோகிக்கிறவர்களும், மற்றும் நெசவாளர்களும் வரவேற்கிறார்கள்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : அமைச்சர் அவர்கள் எடுக்கும் நடவடிக்கையானது, அதாவது மகாநாடு கூட்டுவது, பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்துவது, கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கும் அரசாங்கத்துக்கும் இருக்கக்கூடிய நல்லெண்ணத்தைக் காட்டும்: அதனால் பலன் ஏற்பட்டு விட்டது என்று திருப்தி அடைந்துவிட்டமுடியாது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் நூலின் விலை 20 சத விசீதம் அதிகமாக உயர்ந்திருக்கிறது. இப்பொழுது கூட்டிய மகாநாட்டின் நோக்கம் இன்னும் விலை உயரக்கூடாது என்பதற்காகவா, அல்லது விலையைக் குறைப்பதற்காகவா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இரண்டு ஆண்டுகளாக நூல் விலை உயர்ந்திருக்கிறது என்று சொல்லும்பொழுது, 40-ம் நம்பர் நூலைப் பொறுத்தவரையில் அது சரியல்ல. இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு இந்தியா காட்டன் மில்ஸ் பெட்ரோஷன் 40-ம் நம்பர் நூல் வரையில் ஒரு விலை நிர்ணயம் செய்தார்கள். அந்த விலைப்படி நமது கூட்டுறவு சங்கங்களுக்கு மில் ஒன்றில் அலோலியேஷன் கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறார்கள். 40-ம் நம்பர் நூலுக்கு மேற்பட்ட ரகமானது, வெளிநாட்டுப் பஞ்சைவைத்து உற்பத்தி செய்யப்படுவதால், அதன் விலை வெளிநாட்டுப் பஞ்சு என்ன விலைக்கு விற்கிறதோ, அதைப் பொறுத்திருக்கிறது, நிர்ணயம் செய்ய முடியாமல் இருக்கிறது. சில சமயங்களில் வெளி நாட்டுப் பஞ்சின் விலை குறைகிறது என்று உயர்ந்துவிடுகிறது. சில சமயங்களில் தாழ்ந்து விடுகிறது. காட்டன் என்பது உலகச் சந்தையிலே விற்கப்படும் பொருள். ஆகவே, உலகச் சந்தையிலே ஏற்படும் மாறுதல்கள் விலைவாசிகளை வெகுவாகப் பாதிக்கிறது. அந்த முறையில் 60-வது நம்பர் நூல் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. அதைக் கட்டுப்படுத்துவதற்கு, பாரிப் போர்டுக்கு ரொபர் செய்திருக்கிறார்கள். பாரிப் கமிஷன் ரிப்போர்ட் வந்த பிறகு விலை நிர்ணயம் செய்வார்கள்.

திரு. சோ. ஆறுமுகம் : இந்தப் பட்டு நூல் கோட்டா தனிப்பட்டவர்களுக்குக் கொடுக்கிற காரணத்தால் அவர்கள் அதைப் பளாக் மார்க்கெட்டில் விற்பது லாபம் அடைகிறார்கள். அதனால் ஒவ்வொரு வட்டாரத்திலும் சர்க்காராடிப்போவை வைத்து, கார்டிகள் வழங்கி, கைத்தறி நெசவாளர்களுக்குக் கொடுக்க முன்வருவார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினரின் கேள்வி விலக்கைப் பற்றியது தனிக்கேள்வி போட்டால் விவரம் சொல்லுகிறேன். அந்த மரதிரி சர்க்கார் டெப்போக்கள் வைத்து நடத்தினால், தலைமுறை தலைமுறையாக இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்கள் தங்களுக்குப் பிழைப்பு போய் விட்டது என்று சர்க்காரிடம் முறையிடுகிறார்கள். எது நியாயம் என்பதைக் கண்டு பிடிப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது.

திரு. கோ. வெங்கட்டராமன் : தற்பொழுது விலை ஏறுவதற்கு டெப்போ முறையை மில் அதிபர்கள் கையாண்டு வருகிறார்கள் என்பதுதான் காரணம் என்று சர்க்காருக்குத் தெரியுமா? அப்படியானால், அந்த டெப்போ முறையை அமல் நடத்தாமல் இருப்பதற்கு சர்க்கார் வழிவகை செய்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : எல்லா இடங்களிலும் நல்ல விலைக்கு விறியோகம் செய்யப்படுகிறது என்று சொல்லமுடியாது. ஒவ்வொரு இடத்திலும் நியாய விலைக்குக் கிடைக்கவேண்டுமென்று சொன்னாலும் கூட, ஆங்காங்கு இருக்கக்கூடிய தேவைகள், சூழ்நிலையை ஒட்டி கொஞ்சம் அதிகமாக வசூலித்து வருகிறார்கள் என்று புகார்கள் வருகின்றன. பொதுவாகப் பார்க்கிறபொழுது, இந்த முறை 100-க்கு 80 சத விசீதம் சரியான வகையில் வேலை செய்கிறது. டெப்போ முறை வேண்டாம் என்று சொன்னால்

16th July 1962]

கண்ட்ரோல் முழுவதையும் எடுத்துக்கொண்டால்தான் செய்ய முடியும். இப்பொழுது எந்தவிதமான கண்ட்ரோலும் கிடையாது. முழுக் கண்ட்ரோலையும் எடுத்துக்கொண்டால், இப்பொழுது இருக்கக்கூடிய கஷ்டங்களை விட இன்னும் அதிகமாக இருக்குமென்று சர்க்கார் நினைக்கிறது.

திரு. காஞ்சி மணிமொழியார் : கனம் மந்திரி அவர்கள் கூட்டிய முக்கூட்டு மகாநாட்டில் கூட்டுறவு சங்கங்களுக்கு மில் விலைக்கும், பதிவு செய்யப்பட்ட இதர சங்கங்களுக்கும் ஒரு சத விகித லாபத்திலும் நூல் கொடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பதாகச் சொன்னார்கள். ஆனால் மற்ற நெசவாளிகள் இப்பொழுது 15 அல்லது 20 சத விகிதம் லாபம் கொடுத்து வாங்கவேண்டிய கஷ்டம் இருப்பதால், குறைந்த பட்ச லாபத்தை நிர்ணயித்து, கூடியவரையில் விலை ஏற்றத்தைத் தடுப்பதற்கு ஏற்பாடு செய்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : விலைக் கட்டுப்பாடு வந்தாலொழிய எந்த விதமான ஏற்பாடும் செய்ய முடியாது. விலைக்கட்டுப்பாட்டை இந்த ராஜ்ய சர்க்கார் செய்ய முடியாது.

திரு. வை. சங்கரன் : கூட்டுறவு நூற்பு மில்கள் ஏற்படுத்துவதன் அடிப்படை நோக்கங்களில் ஒன்று கூட்டுறவு நெசவாளர்களுக்குக் குறைந்த விலைக்கு நூல் சப்ளை செய்ய வேண்டுமென்பது. ஆகவே கூட்டுறவு நூற்பாலைகள் வரையிலாவது, குறைந்த விலையில் நெசவாளிகளுக்கு நூலைக் கொடுப்பதற்கு சர்க்கார் ஏற்பாடு செய்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : போதிய அளவு நூல் நமக்குக் கூட்டுறவு ஆலைகள் மூலம் வர ஆரம்பித்து விட்டால், ஓரளவு தமிழ் நாட்டிலே நூல் விலையைக் கட்டுப்படுத்த முடியும். அதற்காகத்தான் ஆறு புதிய கூட்டுறவு ஆலைகளை நிறுவ தீர்மானம் செய்திருக்கிறோம். மூன்று கூட்டுறவு ஆலைகள் இப்பொழுது கட்டியாய் விட்டது. இரண்டு வேலை செய்து கொண்டிருக்கின்றன. மற்றொன்று கூடிய சீக்கிரத்தில் வேலை செய்வதற்குத் தொடங்கும்.

* 325 Q.—**SRI M. V. KARIVENGADAM :** } Will the Hon. the
SRI V. KRISHNAMOORTHY : } Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the Government have made any representation to the Central Government for the removal of the levy and enhancement of tax on yarn (handloom); and

(b) if so, the result thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) Yes, Sir. The State Government represented to the Central Government the adverse effect the proposed taxes will have on the handloom industry.

(b) The Government of India have since announced that all single cotton yarn, whether bleached or grey, as well as unprocessed (grey) folded cotton yarns, if issued in hanks upto 40s is totally exempted from duty.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : இந்த ஆண்டு அரசாங்கம் தலையிட்டு நெசவாளருக்கு நன்மை செய்ததற்காக அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். இதைப்போல் ஒவ்வொரு ஆண்டிலும் இந்த நிர்ப்பந்தம் ஏற்படாமல் இருக்க, கதர் நூலுக்கு இருப்பது போல், இந்த கைத்தறி நூலுக்கு செஸ் வரி விதிக்காமல் பாதுகாப்பு அளிப்பதற்கு நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் இனிமேலாவது முன்வருவார்களா?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : It is a question about the future.

[16th July 1962]

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : இப்பொழுது விதிவிலக்குக் கொடுக்க முன்வந்திருப்பது 40-ம் நம்பர் வரைக்கும் உட்பட்ட நூலுக்குத்தான். கைத்தறிக்கு 40-ம் நம்பருக்கு மேற்பட்டுத்தான் அதிகமாக தேவைப்படுகிறது. மேற்கொண்டு கைத்தறிக்குத் தேவையான நூலுக்காவது விதிவிலக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று மத்திய சர்க்காருக்கு யோசனை கூறுவார்களா ?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : கனம் அங்கத்தினர் மாமனார் வீட்டையே எப்பொழுதும் நினைத்துக்கொண்டிருக்கிறார் போலும். (சிரிப்பு). சேலத்திலே 60-ம் நம்பருக்கு அதிகமாகத் தேவைப்படுகிறது. தமிழ் நாட்டிலே கைத்தறி நெசவாளர்கள் விரும்புவது எல்லாம் 40-ம் நம்பருக்குக் குறைவாகத்தான். 20, 26-ம் நம்பர்தான் அதிகமாகத் தேவைப்படுகிறது. மொத்தத் தேவையைக் கணக்கெடுத்துப் பார்த்தால் 40க்குக் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. சேலம் ஜில்லாவிலே ஒரு பகுதியிலும், கோவை ஜில்லாவிலே ஒரு சில பகுதிகளிலும் உயர்ந்த ரக நூல் தேவைப்படுகிறது. எனக்கு கைத்தறி நெசவாளர் சங்கங்களிடமிருந்து வந்த முறையீடு என்ன எவன்றால், 40-ம் நம்பர் நூல் வரையிலாவது விதிவிலக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டார்கள். அந்த அளவுக்குச் செய்து கொடுத்திருக்கிறோம்.

திரு. வை. சங்கரன் : நமது தமிழ்நாட்டிலிருந்து வட ராஜ்யங்களுக்கு அனுப்பப்படும்படியான சேலைகள் எல்லாம் 80, 100 நம்பர் நூல் சேலைகளாக அனுப்பப்படுவதால் இந்த ராஜ்ய வியாபாரிகள் பெரும் அளவில் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே அதன் மீது போடப்பட்டிருக்கிற வரியைக் குறைப்பதற்கு மேற்கொண்டு பரிசீலனை செய்து ஒரு முடிவு எடுப்பார்களா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இந்த விஷயம் கூட மத்திய அரசாங்கத்திற்கு எடுத்துக் கூறப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் துணியின் விலையை மற்ற ராஜ்யங்களில் விற்கக் கூடிய விலையுடன் ஒப்பிட்டுப் பார்த்துவிட்டு, அந்த முறையில் எந்த விதமான நிவாரணமும் அளிக்க அவசியம் இல்லை என்று முடிவு செய்து விட்டார்கள்.

சுகாதாரத்துறை ஊழியர்கள் (மாவட்டக் கழகங்கள்).

* 326 கேள்வி.—**திரு. து. ப. அழகமுத்து :** கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஜில்லா போர்டுகள் எடுக்கப்பட்டு பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் அமைந்தபோது, ஜில்லா போர்டு பணியிலிருந்து சுகாதாரத் துறை ஊழியர்கள் அனைவரும் அரசினர் சிப்பந்திகளாகச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டனரா?

(இ) இல்லையெனில், ஏன் ?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (அ) No, Sir.

(இ) There is no statutory obligation to take over the entire public health staff of the erstwhile District Boards under Government.

* 327 கேள்வி.—**திரு. து. ப. அழகமுத்து :** கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சுகாதார இலாகாவிலுள்ள எல்லா சர்வீஸ்களையும் சர்க்கார் மயமாக்கி, சுகாதார டைரக்டரின் கீழ்க் கொண்டுவர வேண்டி பொது சுகாதார போர்டு உறுப்பினர் ஒருவர் செய்த முறையீடு அரசினருக்குக் கிடைத்ததா ?

16th July 1962]

(இ) அப்படியானால் அதன் மீது என்ன நடவடிக்கை மேற்கொள்ளப் பட்டது?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (அ) &

(இ) No representation has been received by Government on the subject.

The Public Health Board which considered the suggestion of one of its members for the provincialisation of the local board health services resolved that the question be deferred for consideration to a later date after watching the arrangements now in operation. The question of Government taking action did not therefore arise.

* 328 கேள்வி.—திரு. து. ப. அழகமுத்து : கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) பொது சுகாதார இலாகா சிப்பந்திகளைத் தனித்து இயங்கி வரும் பொது சுகாதார இலாகாவின்கீழ் கொண்டு வராமல் தனித்தனியாகப் பிரிந்து இருப்பதால் மேற்படி இலாகா வேலைகள் பாதிக்கப்படுவது உண்மையா?

(இ) அப்படியானால், அதைத் தவிர்க்க மேற்கொள்ளப்படும் முயற்சிகள் யாவை?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (அ) &

(இ) Presumably the Member refers to the public health establishment under Panchayat Union Councils. If so it is now too early to say whether any difficulty has been experienced as the entire State is covered by Panchayat Union Councils only from 2nd October 1961. No difficulties have been brought to Government's notice so far.

திரு. து. ப. அழகமுத்து : சுகாதார சர்வீஸ்களை சாக்கார் மயமாக்க வேண்டுமென்று பப்ளிக் ஹெல்த் போர்டு முடிவு செய்தும், ஸ்ரீ டி. புருஷோத்தமன், எம். எல். சி. அவர்கள் அதைப்பற்றி சிபாரிசு செய்ததன் பேரிலும் என்ன நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டிருக்கிறது?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : அவர்கள் கொண்டு வந்தது உண்மைதான். ஆனால் அதை ஏற்றுக்கொள்ள முடியாது என்று கூறப் பட்டுவிட்டது.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : தொத்து வியாதிகளைப் போக்குவது அகில இந்திய ரீதியில் எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டிய ஒரு திட்டம் என்று ஒத்துக்கொண்டிருப்பதால் ஹெல்த் இன்ஸ்பெக்டர்கள், சானிடரி இன்ஸ்பெக்டர்கள் சர்வீஸ்களையானும் ஸ்டேட் சர்வீஸ் என்று கருதி, அந்த அளவுக்காவது அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள முயற்சிக்குமா?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : ஏற்கனவே சானிடரி இன்ஸ்பெக்டர்கள், ஹெல்த் இன்ஸ்பெக்டர்கள் முதலியவர்கள் எல்லாம், பஞ்சாயத்து யூனியன் பொறுத்த மட்டில் இருக்கின்ற உத்தியோகஸ்தர்கள் போல், முனிசிபல் கமிஷனர் ஆட்சியின்கீழ் வருகிறார்கள். அப்படி கொஞ்சம் பேர்கள் சானிடரி இன்ஸ்பெக்டர்கள், ஹெல்த் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ப்ரமோஷன் பெற்றிருக்கிறார்கள்.

கள்ள நோட்டுகள்.

* 329 கேள்வி.—திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் நிதி அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஆந்திராவில் நூறு ரூபாய் கள்ள நோட்டுகள் அச்சடித்து இதர ராஜ்யங்களுக்கு வந்திருப்பதாக டில்லி போலீசார் நம் சர்க்காருக்குத் தெரிவித்திருக்கிறார்களா?

[16th July 1962

(இ) அப்படியானால், அதன்பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப் பட்டது?

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : (அ) No Sir.

(இ) Does not arise.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : ஸார், ஆந்திராவில் 100 ரூபாய் கள்ள நோட்டுகள் அச்சடிக்கப்பட்டு வெளி ராஜ்யங்களுக்கு அனுப்பப்படுவதாக பத்திரிகைகளில் பார்த்தேன். ஆனால் டில்லி போலீஸார் நம் சர்க்காருக்கு அம்மாதிரி தெரிவிக்க வில்லை என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லுகிறார்கள். ஆந்திராவிலிருந்து கள்ள நோட்டுகள் நம்முடைய ராஜ்யத்திற்கு வந்து நம்முடைய போலீஸ்காரர்கள் அதைக் கண்டுபிடித்திருக்கிறார்களா? அப்படி கண்டுபிடித்து, அதன் மீது ஏதாவது நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்று சொல்ல முடியுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : இந்த அரசாங்கத்திற்கு அப்படிப் பட்ட ஒரு தகவலும் இல்லை. ஆகையால் அதைப்பற்றி நாம் கவலைப்பட வேண்டியதில்லை.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : பல கலைகளுக்கு உறைவிடமாக இருக்கக் கூடிய தமிழ் நாட்டில் கள்ள நோட்டுகள் சமீப காலமாக அச்சடிப்பது பிரத்தியேகமாக பிரக்ஞாதி பெற்றுவிருக்கிறதே, அதற்கு ஏதாவது போதிய காரணங்கள் உண்டா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கலையைப்பற்றியெல்லாம் ஆராய்ந்து விமர்சனம் செய்யக்கூடிய ஆற்றல் எனக்கு இல்லை. ஆனால் கனம் அங்கத்தினர் ஏதாவது சொன்னால் அதைக் கேட்டு தெரிந்து கொள்கிறேன்.

சித்த, ஆயுர்வேத வைத்திய முறைகள் (அங்கோரம்.)

* 330 கேள்வி.—**திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் :** கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சித்த வைத்திய முறையை அரசாங்கம் அங்கீகரித்துள்ளதா?

(இ) சித்த வைத்தியர்கள் பணியாற்றுவதற்கு ரிஜிஸ்ட்ரேஷன் முறை உண்டா?

(உ) ரிஜிஸ்டர் செய்துகொள்வதற்குரிய நடைமுறைகள் என்னென்ன?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (அ) & (இ) Yes, Sir.

(உ) Siddha Practitioners are registered by the Central Board of Indigenous Medicine as per the rules framed for the purpose.

* 331 கேள்வி.—**திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் :** கனம் சுகாதார அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) சித்தவைத்திய, ஆயுர்வேத வைத்திய நூல்களை ஆராய்ச்சி செய்யவும், அம் முறைகள் ஒரு சீராகப் பின்பற்றப்படுவதற்கும் ஏதேனும் ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா?

(இ) விவரமென்ன?

THE HON. SRIMATHI JOTHI VENCATACHELLUM : (அ) Yes, Sir. Four books in Ayurveda and five books in Siddha were written and published by the literary research wing of the former College of Indigenous Medicine. A Hospital Pharmacopeia in Ayurveda, Siddha and Unani Systems of Medicine was also brought out.

16th July 1962]

(இ) In 1960 an Expert Committee for the preparation of a national pharmacopeia and manufacture of drugs in Siddha system of medicine was constituted. The Committee has been asked to submit its report within a period of five years.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : சித்த வைத்திய முறை அங்கீகரிக்கப் பட்ட முறைகளில் ஒன்று என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் தந்தார்கள். அப்படியானால், இன்றைய தினம் கிராமாந்தரங்களில் உள்ள ஆஸ் பத்திரிகளில் “பி” க்ளாஸ் வைத்தியர்கள் நியமிக்கப்படுவார்களா ?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : அது இந்த அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : சித்த, ஆயுர்வேதா போன்ற உள்நாட்டு வைத்திய முறையில் பாரம்பரையாக பயிற்சி பெற்றவர்கள் தங்களை பதிவு செய்து கொள்வதற்காக மூன்று ஆண்டு காலமாக மனுச் செய்து கொண்டும், இன்னும் பதிவு செய்துகொள்ள முடியாமல் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களை பதிவு செய்துகொள்வதற்கு அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வார்களா ?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : அவர்கள் பதிவு செய்து கொள்வதற்கு 1958-ம் ஆண்டு ரிஜிஸ்ட்ரேஷன் ஆக்ட் பிரகாரம் ஜி.ஓ இஷ்யூ பண்ணி இருக்கிறோம். அதன் பிரகாரம் நிறைய பேர்கள் பதிவாகி இருக்கிறார்கள்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : சித்த வைத்திய வளர்ச்சிக்கு கடந்த ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் மத்திய சர்க்கார் ஒதுக்கி இருக்கிற தொகை முழுவதும் செலவிடப்பட்டதா ? அத்துடன் இப்பொழுது சித்த வைத்திய வளர்ச்சிக்காக ஒரு கல்லூரியை ஆரம்பிக்க ஏதாவது உத்தேசம் உண்டா ? பழனி மாநாட்டில் கனம் சுகாதார அமைச்சர் சொல்லியதை இனிமே லாவது ஆரம்பிக்க சர்க்கார் முயற்சிக்குமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : கேள்வியின் முதல் பகுதிக்கு தனியாக கேள்வி போடவேண்டும். இரண்டாவது பகுதி பரிசீலனையில் இருக்கிறது.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : ஸார், சித்த வைத்தியம், ஆயுர்வேத வைத்தியம் என்பவை அங்கீகரிக்கப்பட்டவற்றில் ஒன்று என்ற நிலையில் இப்பொழுது அரசாங்கம் மேலும் தீவிரமாக ஆலோசனை செய்து அதற்கு இன்னும் அதிகப்படியான ஊக்கம் அளிக்க முன் வந்திருக்கிற நிலைமையில் சித்த வைத்தியர்களுக்கு சர்ட்டிபிகேட்கள் வழங்கக்கூடிய உரிமையும் வழங்கப்பட்டிருக்கிறதா ? அப்படி வழங்கும் சர்ட்டிபிகேட்டுகள் ஏற்றுக் கொள்ளப்படுகிறதா ?

கனம் திருமதி ஜோதி வெங்கடாசலம் : இப்பொழுது ரிபோர்ட் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. அது வருவதற்கு ஐந்தாண்டு காலமாகும். அது வரைக்கும் ஒன்றும் சொல்ல முடியாது.

கிராமங்களுக்கு மின்சார வசதி.

* 331-A கேள்வி.—**திரு. கு. கோபால கவுண்டர் :** கனம் கைத் தொழில் அமைச்சர் தயவு செய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்குப் பதிலளிப்பாரா—

(அ) கிராமங்களுக்கு மின்சார வசதி குறைந்த பட்ச உத்தரவாதத் தொகை குறைப்புக் கமிட்டி சிபார்சுகள் மீது அரசாங்கம் என்ன முடிவு செய்தது ?

[16th July 1962]

(இ) அது சம்பந்தமான அறிக்கையும், உத்தரவு நகலும் மேஜையீது வைக்கப்படுமா?

(உ) மேற்படி முடிவு எந்தத் தேதியிலிருந்து அமுலுக்கு வருகிறது?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (அ) to (உ) The attention of the hon. Member is invited to the statement^a placed on the table of the House.

Madras State Electricity Board.

* 331-B Q.—SRI M. KALYANASUNDARAM : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) when the term of office of the present incumbents of the Electricity Board is due to expire;

(b) whether the Government have finalised proposals for re-constituting the Board; and

(c) if so, the details thereof?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) to (c) The Madras State Electricity Board has been reconstituted with effect from the 1st June 1962.

The Chairman and Members of the reconstituted Board are—

1. Sri V. P. Appadurai, B.A., M.I.E., (IND)—Full-time Chairman.

2. Sri G. Ramachandran, I.A. & A.S.—Full-time Accounts Member.

3. Sri P. Sabhanayagam, I.A.S., Director of Industries and Commerce.—Part-time Member.

4. Sri V. Karthikeyan, I.A.S., Director of Agriculture—Part-time Member.

5. Sri G. Ramachandran, I.A.S., Joint Secretary to Government of Madras, Finance Department—Part-time Member.

Their term of office will expire on the 31st May, 1963.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : எலெக்ட்ரிசிட்டி போர்ட் அமுலுக்கு வந்த காலத்தில் முழு நேர சேர்மன் நியமிப்பதற்கு அவசியம் இல்லை என்று கூறி வந்த அரசாங்கம் இப்பொழுது முழு நேர சேர்மனை நியமிப்பதன் காரணம் என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இப்பொழுது வேலைகளும், திட்டங்களும் அதிகரித்து விட்டன. மூன்றாவது ஐந்தாண்டு திட்ட காலத்தில் வேறு பெரிய ப்ராஜெக்ட்கள் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். அதனால்தான் முழுநேர சேர்மனை நியமித்திருக்கிறோம்.

Singarapet-Hosur transmission line

* 331-C Q.—SRI V. KRISHNAMOORTHY : Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state whether the work on transmission line between Singarapet-Hosur has been taken up?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Yes, Sir.

16th July 1962]

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : நம்முடைய மாநிலத்திலேயே மின்சாரப் பற்றாக்குறை இருக்கிற காரணத்தால் மைசூர் மாநிலத்திற்கு நம்முடைய மெட்ரஸ் கிரிட்டில் இருந்து மின்சாரம் சப்ளை செய்வது நியாயமா? சதர்ன் கிரிட் என்று மாற்றுவதாக இருந்தால் மைசூரிலிருந்து அதிகப்படி தண்ணீர் கொடுக்க வேண்டுமென்றாவது கேட்பார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் : கனம் அங்கத்தினர் திராவிட நாடு கேட்கிறவர்களில் ஒருவர் என்று நினைத்தேன். திராவிடநாடு வேண்டும் என்று கேட்கிறவர் மைசூருக்கு மின்சாரம் கொடுக்கக் கூடாது என்று சொன்னால் எப்படி திராவிடநாடு வரும் என்று கேட்கிறேன்.

Dhrangadhra Chemical Works, Ltd., Sahupuram

* 331-D Q.—**SRI M. S. SELVARAJAN :** Will the Hon. the Minister for Industries be pleased to state—

(a) whether the Government have any share in the Dhrangadhra Chemical Works Limited, Sahupuram, Arumuganeri;

(b) if so, how much;

(c) who are the directors of the company; and

(d) whether any representation in the Directorate has been given to the Government?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) The Government of Madras have taken shares to the value of Rs. 10 lakhs in the Dhrangadhra Chemical Works Limited, which has set up a caustic soda factory at Sahupuram in Tirunelveli district.

(c) The Directors of the company are—

1. Sri Sahu Shriyans Prasad Jain, Chairman.
2. H. H. Maharana Shri Rajmayurdhwaj Sinhi, K.C.I.E., Maharaj Raj Saheb of Dhrangadhra.
3. Shri Ramanlal Lallubhai.
4. Shri V. S. Tyagaraja Mudaliar.
5. Shri Gian Chand Jain.
6. Shri Gopaldas P. Parikh.
7. Shri Prem Chand Jain.
8. Shri Bhogilal M. Shah.
9. Shri Shashi Chand.
10. Shri V. V. Joshi.
11. Shri T. K. Palaniappan, I.A.S. and
12. Shri Indravadan M. Nanavati.

(d) Yes, Sir. A nominee of the Government of Madras is one of the Directors of the company.

திரு. எம். எஸ். செல்வராஜன் : இந்தக் கம்பெனி அங்கே நிர்மாணம் செய்யப்பட்டபோது பல்லாயிரக்கணக்கான ஏக்கரா நிலம் அந்தப் பக்கத்திலுள்ளவர்களிடமிருந்து சாதாரண கிரயத்திற்கு ஆர்ஜிதம் பக்கத்திலுள்ளவர்களிடமிருந்து சாதாரண கிரயத்திற்கு ஆர்ஜிதம் செய்யப்பட்டது. அப்படி ஆர்ஜிதம் செய்ததன் காரணமாக அங்கு வேலைக்கு ஆட்களை அமர்த்துகிறபோது முன் பாத்யதை இவர்களுக்கு வழங்கப்படும் என்ற உறுதி முன்பு அளிக்கப்பட்டது உண்டா? அந்த உறுதியின் அடிப்படையில் அந்தப் பகுதியினரை தகுதியிருந்தும் கிளரிக்

[16th July 1962

கல் ஸ்டாப் ஆக வேலைக்கு எடுத்துக்கொள்ளாமல் அவர்களைப் புறக்கணிப்பது, அவர்களுக்கு வேலை வாய்ப்பு அளிக்காமல் இருப்பது அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்கு வந்திருக்கிறதா? அப்படியானால் இவ்விஷயத்தை கவனித்து அந்தப் பகுதி மக்களுடைய குறையை நிவர்த்திக்க அரசாங்கத்தின் பிரதிநிதி மூலமாக அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வார்களா?

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது விஷயமாக சர்க்காருக்கு எழுதி அனுப்பினால் நம்முடைய டைரெக்டர் மூலமாக என்ன நியாயம் வழங்க வேண்டுமோ அதை வழங்கத் தயாராய் இருக்கிறேன்.

ஒகேனக்கல் அணைத்திட்டம்.

* 331-E கேள்வி.—**திரு. நா. ப. செங்கோட்டுவேலு :** கனம் கைத்தொழில் அமைச்சர் தயவுசெய்து கீழ்க்கண்ட கேள்விகளுக்கு பதிலளிப்பாரா—

(அ) ஒகேனக்கல் அணைத்திட்டத்தினால் பயன்பெறும் வட்டங்கள் யாவை?

(இ) அந்தத் திட்டம் எப்போது நிறைவேற்றப்படும்?

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : (a) & (b) The Hogenkal Scheme is under investigation. The consent of Mysore to take up the detailed investigation of the scheme is awaited. It is too early to say when the scheme will be completed.

திரு. நா. ப. செங்கோட்டுவேலு : அப்படி ஒரு திட்டம் ஏற்பட்டால் ராசிபுரம் போன்ற பகுதிகளுக்குப் பாசனவசதி அளிக்க வழி வகை இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகின்றேன்.

கனம் திரு. ஆர். வெங்கட்டராமன் : இது பாசனத் திட்டம் அல்ல. இதனால் ஒரு சொட்டுத் தண்ணீர் கூட பாசனத்திற்குக் கிடைக்காது. இது மின்சாரத் திட்டம்.

கனம் சபாநாயகர் : கேள்விகள் முடிவடைந்தன.

[Note.—An asterisk (*) at the commencement of a speech indicates revision by the Member.]

MR. SPEAKER : Notice under Rule 41 of Sri M. Kalyanasundaram, which has to be taken up to-day, is postponed to 18th July 1962.

II.—PRIVILEGE MATTER re REMARKS IN THE 'MURASOLI' ABOUT THE LEADER OF THE HOUSE.

MR. SPEAKER : I have received notice of a matter of privilege from Sri J. Matha Gowder regarding the remarks in the editorial of the Tamil Daily 'Murasoli', dated 14th July 1962 about the Hon. the Leader of the House. The hon. Member may now speak.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நான் கொடுத்திருக்கும் உரிமைப் பிரச்சினை போலீஸ் மானியத்தின் மீது கனம் நிதி-மந்திரி அவர்கள் இந்த மன்றத்திலே பேசியதைப் பற்றிய குறிப்புடைய தலையங்கம் ஒரு பத்திரிகையில் வந்திருப்பது பற்றித்தான். அதாவது, 14—7—1962-ம் தேதி வெளிவந்திருக்கும் ஒரு தமிழ் தினசரிப் பத்திரிகையிலே இந்த மன்றத்தின் கௌரவத்தையே குலைக்கக்கூடிய

16th July 1962]

[திரு. ஜே. மாதா கவுண்டர்]

அளவில் தலையங்கம் எழுதப்பட்டிருப்பதை உங்கள் மூலமாக சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவருகிறேன். அந்தப் பத்திரிகையின் பெயர் "முரசொலி". 14-7-1962-ஆம் தேதி "முரசொலி" பத்திரிகையில் எழுதப் பட்டிருப்பதை உங்கள் அனுமதியுடன் சபையில் படித்துக்காட்ட விரும்புகிறேன். "எது துரோகம்? திராவிட நாடு திராவிடருக்கே. இது துரோகமா?" என்பதை அடுத்து மிகவும் முக்கியமானதும், ஆட்சேபகரமானதுமாக விஷயம் எழுதப்பட்டிருக்கிறது.

"படித்துவிட்டுப் பேசுங்கள்—என்று அடிக்கடி பேசும் பக்தவத்சலம் குடித்துவிட்டுப் பேசுபவர்போல் உளறியிருக்கிறார்"

என்று அங்கே எழுதப்பட்டிருக்கிறது. போலீஸ் மானியத்தின்மீது கனம் அங்கத்தினர் ஓரவார் பர்த்தோலி பற்றி குறிப்பிட்டதற்கு, "அவ்விஷயத்தை நன்றாகப் படித்துத் தெரிந்துகொண்டு பேசவேண்டும்" என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவ்விஷயத்தை கருத்தில்கொண்டு, "படித்துவிட்டுப் பேசுங்கள் என்று பேசும் பக்தவத்சலம் குடித்துவிட்டுப் பேசுபவர்போல் உளறியிருக்கிறார்" என்று அந்தப் பத்திரிகையில் எழுதப் பட்டிருப்பது சபையின் கௌரவத்திற்கே இழுக்கானதாகும். அதனாடு அந்தப் பத்திரிகையின் ஆசிரியர் யார் என்றும் டார்க்கவேண்டும். அந்தப்பத்திரிகையின் ஆசிரியர் இந்த மன்றத்திலே ஓர் அங்கத்தினராக இருக்கக் கூடியவர் திரு. மு. கருணாநிதி அவர்கள்தான் அந்தப் பத்திரிகையின் ஆசிரியர் என்றும் போடப்பட்டிருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது ஓர் அங்கத்தினரே இந்தச் சபையில் நடந்த ஓர் நடவடிக்கையைப்பற்றி இவ்வாறு எழுதுவது என்றால் இன்னும் மிகமிக வருந்தவேண்டியதாக இருக்கிறது. வேறு யாராவது எழுதியிருந்தாலும் அது வேறு ஒரு விதம். வேறு எங்காவது நடந்த நிகழ்ச்சியைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டிருந்தாலும் நாம் கவலைப்படவேண்டியதில்லை. இந்த மன்றத்திலே பேசியதை வைத்து இங்கு அங்கத்தினராக இருக்கக்கூடிய ஒருவரே தம் பத்திரிகையில் இவ்வாறு எழுதுவது என்றால் இது மிகவும் ஆட்சேபகரமானது, அங்கத்தினர்களுடைய உரிமையைப் பாதிக்கக்கூடியது என்பதை சபையின் கவனத்திற்கும், உங்கள் கவனத்திற்கும் நான் கொண்டுவருகிறேன். அதே பத்திரிகையில் ஐந்தாறு பத்திகள் தள்ளி—யார் துரோகிகள் என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. இந்தச் சபையில் 11-7-1962 என்று நடந்த நிகழ்ச்சிகளை அப்படியே வேறு ஓர் இடத்தில் பிரசுரித்திருக்கிறார்கள். அப்பறம் ஐந்தாறு பத்தி தள்ளி "யார் துரோகிகள்?" என்று அந்த நடவடிக்கையை அடிப்படையாக்ககொண்டு எழுதியிருக்கிறார்கள். தவிர ஆசிரியருடைய குறிப்பிலேயே அந்த ஒரு விஷயத்தையும் தவிர "துரோகிகள், தேசபக்தர்கள்போல் வேடமிடுகிறார்கள். கண்கள்கோல் ஏந்துபவர்கள் செங்கோல் ஏந்துபவர்கள் போல் சாயம் பூசிக்கொள்கிறார்கள்" என்று மிகவும் ஆட்சேபகரமானதாக எழுதியிருக்கிறார்கள். எல்லாவற்றையும் விட "படித்துவிட்டுப் பேசுங்கள் என்று பேசும் பக்தவத்சலம் குடித்து விட்டுப் பேசுபவர்போல் உளறியிருக்கிறார்" என்று எழுதினால் இனிமேல் இந்தச் சபையில் யாரும் உணர்ச்சிவசப்படே பேசமுடியாது. பேசினால் இம்மாதிரி ஒன்றுக்கொன்று எழுதுவார்களோ என்று அச்சத்தை ஊட்டுகிறது. பல சமயங்களில் ஒருவர்க்கொருவர் பேசும்போது உணர்ச்சி வசப்படுவதைப் பார்த்திருக்கிறோம். அன்றைக்கு கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூட உணர்ச்சி வசப்பட்டுவிட்டார்கள் என்று சொல்லமுடியாது. அப்படி யாராவது ஒரு அங்கத்தினர் பேசுவாரானால் இம்மாதிரியாக தரக்குறைவாகப் பத்திரிகைகள் எழுதிவிடுவார்களோ என்ற நிலை ஏற்படுகிறது. ஆதலால், இதை உரிமைக் கமிட்டிக்கு அனுப்பவேண்டும், அவர்கள் முடிவுக்கு விட்டுவிடவேண்டும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

திரு. மு. கருணாநிதி : சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் மாதா கவுண்டர் எழுப்பிய உரிமை பிரச்சனையின் மீது, அவர் குறிப்பிட்ட அந்தப் பத்திரிகையின் ஆசிரியராக நான் இருக்கிறேன் என்ற வகையிலும், இந்தச் சட்டமன்ற உறுப்பினராக இருக்கிற வாய்ப்புப் பெற்ற காரணத்தினாலும், ஒரு விஷயத்தைக் குறிப்பிட்ட விரும்புகிறேன்.

[திரு. மு. கருணாநிதி]

[16th July 1962]

நான் பத்திரிகையின் ஆசிரியராக இருந்தாலும், பத்திரிகையில் ஆசிரியரைத்தவிர அடிக்கடி எழுதக்கூடிய வாய்ப்பு உதவி ஆசிரியர்களுக்குத் தான் உண்டு என்பதை இங்குள்ள அனைவரும் உணர்வார்கள். அந்த வகையிலே கனம் உறுப்பினர் திரு. மாதா கவுடர் அவர்கள் குறிப்பிட்ட அந்த வாசகம் உள்ளபடியே வருத்தத்தைத் தரத்தக்கது. என்னுடைய கவனத்திற்கு அது நேற்றையதினம் கொண்டுவரப்பட்டது. நான் என்னுடைய பத்திரிகை உதவி ஆசிரியரை அழைத்து, கண்டித்து, அதுபற்றிய விளக்கம் அவரிடத்திலே கேட்புடருக்கிறேன். ஆகவே, அதற்காக நானும் உள்ள படியே வருந்துகின்றேன் என்பதையும் இந்த மாமன்றத்தில் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். வருந்துவது மாதிரம் அல்ல. அப்படிப்பட்ட அந்த இரண்டு வரிகளையும் தவறாக எழுதியமைக்காக பத்திரிகையிலேயே வருத்தம் தெரிவிக்கவேண்டும் என்றும் கூறியிருக்கிறேன். நாளையதினம் பத்திரிகையிலே அந்தச் செய்தி வருவதாக இருக்கிறது. ஆகவே, செய்யப்பட்ட தவறுதலுக்காக வருந்துவது தமிழனுடைய பண்பு என்ற வகையிலே நான் என்னுடைய வருத்தத்தை—ஆம்ந்த வருத்தத்தை—அதற்காகத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன் என்று கூறி முடிக்கின்றேன்.

* கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தப் பிரச்சனை என்னைப் பற்றியதாக இருக்கிறது. ஆகவே, இதைப் பற்றி நான் ஒன்றும் கூறப்போவதில்லை. இதைப்பற்றிய முடிவைத் தங்களுக்கும் இந்த மன்றத்திற்குமே நான் விட்டுவிடுகிறேன். ஆனால், ஒன்று கூற விரும்புகிறேன். குடித்தவன்போல் நடப்பதற்குக்கூட எனக்குத் தெரியாது. கனம் எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள், அது, தான் எழுதியது அல்ல என்று சொல்லி, அப்படி எழுதப்பட்டதைக் குறித்து வருத்தம் தெரிவித்திருக்கின்றார்கள். ஆகையால், நான் இதைப்பற்றி ஒன்றும் கூறுவதற்கில்லை என்று சொன்னபோதிலும், எதிர்க் கட்சித் துணைத் தலைவர் அவர்கள், இவ்வளவு தூரம் வருத்தம் தெரிவித்ததற்குப் பிறகு இதன் மீது மேலும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாம் என்ற கருத்தை மட்டும் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, நண்பர் கனம் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் கூறியதுபோல், இது ஒரு வருத்தத்தக்க விஷயம் தான். கனம் அமைச்சர்களைப் பற்றி நாம் இங்கே காரசாரமாகப் பேசலாம். அதற்கு உரிமை உண்டு. ஆனால், எந்த ஒரு அமைச்சரையோ அல்லது எந்த ஒரு அரசியல்வாதியையோகூட, அம்மாதிரி பாஷையில் எழுதுவதானது அரசியல் பண்பு வளருவதற்கு உதவிகரமாக இருக்காது என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம். “குடித்தவன் போல்நடிக்கக் கூட எனக்குத் தெரியாது” என்று கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். எதுகை, மோனை, அடுக்குமொழி இவைகளிலேயே கவனம் செலுத்துவதால் கருத்து என்ன என்பதில் சில வாலிபர்கள் கவனம் செலுத்தத் தவறிவிடுகிறார்கள். இதுதான் நம்முடைய கனம் திரு. கருணாநிதி அவர்களுக்கு உதவி புரிய வந்த வாலிபர்களால் நேர்ந்த தொந்தரவு என்பதை அவர்கள் உணர்ந்திருக்கிறார்கள் என்றே நான் நினைக்கிறேன். நம்முடைய அரசியல்வாதிகளில் குடித்து விட்டுப் பேசும் அரசியல்வாதிகளும் இல்லாமல் இல்லை. என்றாலுங்கூட, அதைச் சொல்லிக்கொள்வது கௌரவமானதல்ல. அதுபோல என்னுடைய பத்திரிகையில் எழுதியிருந்தாலுங்கூட, பகிரங்கமாக நான் கண்டிப்பேன். இப்பொழுது நண்பர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் தங்களுடைய உதவி ஆசிரியரைக் கண்டித்தது போல, வேறு ஒருவரைப்பற்றி—உண்மையிலேயே குடித்துவிட்டுப் பேசும் அரசியல்வாதியைப்பற்றி—அம்மாதிரி எழுதியிருந்தாலும் நானும் அதைப் பகிரங்கமாகக் கண்டிக்கத்தான் முன் வருவேன். எல்லாக் கட்சிகளும் சேர்ந்திருக்கும் இந்தச் சபையின் கவுரவம் மட்டுமல்ல, அரசியல்வாதிகளின் கவுரவம் சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சனை இது. சபை அங்கத்தினர்களையோ, சபையையோ அவதூறு செய்வதாக மட்டும் நான் கருதவில்லை. ஒரு அரசியல்வாதியைப்பற்றி, இன்னொரு அரசியல்வாதி எப்படிப் பேசவேண்டும், எப்படி எழுதவேண்டும் என்பதிலே ஒரு ஒழுங்கு, முறை இருக்கவேண்டும். இம்மாதிரி உரிமைப் பிரச்சனை

16th July 1962] [திரு மீ. கலியாணசுந்தரம்]

கொண்டுவருவது அவசியம் என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். உரிமைப் பிரச்சனை வந்து, வந்துதான் நமக்குள்ளாக கருத்துத் தெளிவு ஏற்பட்டு, எது எழுதலாம், எது எழுதக்கூடாது என்று இப்பேர்ப்பட்ட பண்புகள் வரவேண்டும் என்ற வெகுஜன அபிப்பிராயத்தை உருவாக்கும் மன்றமாகத்தான் இதை நான் கருதுகிறேன். நண்பர் கனம் திரு. மாதா கவுடர் அவர்கள் கொண்டுவந்த உரிமைப் பிரச்சனை சரியானது தான். அதைக் குறித்து கனம் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் ஆழ்ந்த வருத்தத்தைத் தெரிவித்ததும் அவர்கள் இந்த பண்புகளை நிலைநாட்ட வேண்டும் என்பதிலே ஆர்வம் காட்டுகிறார்கள் என்பதை எடுத்துக் காட்டுகிறது. அதைப்போல் பெருந்தன்மையுடன் கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களும் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் இதையெல்லாம் பொருட்படுத்த வேண்டிய அவசியம் இல்லை. இந்த எழுத்தை வைத்தல்ல நம்முடைய நிதி அமைச்சர், முதல் அமைச்சர், அமைச்சர் திரு. கக்கன் இவர்களைப்போன்ற தேசபக்தர்களை இந்த நாடு நிர்ணயிக்கப்போவது. இன்றைக்கு அசியல் ரீதியிலே எந்தவிதமான மாறுபட்ட கருத்தும் இருக்கலாம், தீவிரமாகத் தாக்கப் பேசலாம். இருப்பினும் சுதந்திரம் பெற்று இன்றைக்கு ஓரளவு உரிமையை அனுபவிக்கின்றோமே இதற்கு ஒருகாலத்திலே அவர்கள் செய்திருக்கும் சேவையை இந்த நாடு எப்பொழுதும் மனதில் இறுத்திக்கொண்டுதான் இருக்கும். அப்பேர்ப்பட்ட தாக்குதல் அவர்களை ஒன்றும் பாதிக்காது. கனம் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் தெரிவித்த வருத்தத்தைப் பெருந்தன்மையோடு இந்தச் சபை ஏற்றுக் கொண்டு இதை முடிப்பதுதான் உசிதம் என்று நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன் : கனம் அவைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் உறுப்பினர் திரு. மாதா கவுடர் அவர்கள் கொண்டுவந்த பிரேரே பணியில் சுட்டிக்காட்டப்பட்டுள்ள கருத்து, உள்ளபடியே இப்பொழுது நான் கேட்க வருந்தத்தக்க ஒன்றாகத்தான் அமைந்திருக்கிறது. அதை அந்த உறுப்பினர் அவர்கள் தம்முடைய உரையில் எடுத்துச் சுட்டிக் காட்டினார்கள். தம்மை அறியாமலேயே, தமக்குக் கீழே இருக்கும் துணை ஆசிரியர்களால் இந்தத் தவறு ஏற்பட்டுவிட்டது என்றும், அதற்காகத்தாம் வருந்துவதாகவும், இந்த வருந்தத்ததைப் பலரும் அறிகின்ற வகையில் அந்தச் செய்தித் தாளில் வெளியிடுவதாகவும் கனம் உறுப்பினர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் தெரிவித்திருக்கிறார்கள்.

இந்த அவையினுடைய முதல்வர் கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்களும் மிகப் பெருந்தன்மையோடு, ஏற்பட்ட அந்தத் தவறுக்கு வருந்திய அந்த வருத்தத்தை ஏற்றுக்கொண்டு, இந்த அளவோடு இந்தப் பிரச்சனையை விட்டுவிடலாம் என்று கூறியிருப்பதும் மிக வரவேற்கத்தக்க ஒன்று ஆகும். அந்தக் கருத்தைத்தான் கனம் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்களும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். நானும் இந்த முறையிலேயே, இந்தப் பிரச்சினையை, இந்த வருத்தம் தெரிவிக்கின்ற அளவிலே வந்திருக்கிற காரணத்தால், அனைவரும் இதபற்றி வருந்தக் கூடிய நிலைமை இருக்கிற காரணத்தால், இப்பேர்ப்பட்ட நிலைமை ஏற்படாமல் எதிர்காலத்தில் நாம் பார்க்கத்தக்கொள்ள வேண்டிய பொறுப்பு உள்ளவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதை உணர்ந்துகொள்வதற்கு எடுத்துக்காட்டாக அமைந்திருக்கிற காரணத்தால், இப்பேர்ப்பட்ட தவறுகள் ஏற்படாத அளவு பண்பாட்டை வளர்க்கும் முயற்சியில் நாம் ஈடுபடவேண்டும் என்பதற்கு எடுத்துக்காட்டாக விளங்கும் முறையிலே இந்தப் பிரச்சினையை, இந்த வருத்தம் தெரிவிக்கும் அளவில் விட்டுவிடலாம் என்று நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : இந்த உரிமைப் பிரச்சனையை பார்க்கும்பொது உண்மையிலேயே எல்லோருக்கும் வருத்தம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த வருத்தத்தைப் பிரதிபலிக்கும் வகையிலே, தலைவர்கள் எல்லோரும் தங்களுடைய கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இந்தப் பிரச்சனையில் மேல் நடவடிக்கை எடுத்து, உரியவர்களுக்குத் தண்டனை கொடுப்பதைவிட, மனிதனை மனிதனாக, பண்பாடு உடையவனாக மாற்ற

[கனம் சபாநாயகர்]

[16th July 1962]

வேண்டியதுதான் எல்லோருடைய கடமை என்ற வகையில், மேல் நடவடிக்கை எடுக்காமலேயே இந்தப் பண்பாடு ஏற்பட்டுவிடும் என்ற நம்பிக்கை எனக்கு இருப்பதால், கனம் அங்கத்தினர் திரு. மு. கருணாநிதி அவர்கள் வருத்தம் தெரிவித்ததை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். ஆகையினாலே இந்தப் பிரச்சனையில் மேல் நடவடிக்கை எதுவும் வேண்டாம் என்று நான் முடிவு செய்கிறேன். மேலும், கனம் அங்கத்தினர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள் சொன்னபடி, அவர்கள் தெரிவித்த வருத்தத்தை அந்தப் பத்திரிகையில் பெரிய எழுத்தில் போடுவதோடு, இனி இம்மாதிரி நிலைமை ஏற்பட இடம் தராமலிருக்குமாறும் கேட்டுக்கொண்டு, இந்த உரிமைப் பிரச்சனையைத் தள்ளுபடி செய்கிறேன்.

III.—INFORMATION *re* CALLING ATTENTION NOTICES.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, விதி 41-இன் கீழ் நான் ஒரு நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறேன். அதாவது என்னுடைய தொகுதியில், பீமநகர் என்னும் இடத்தில் ஏற்பட்ட ஒரு தீ விபத்து பற்றி. . . .

கனம் சபாநாயகர் : “கைத்தறி” பற்றிய பிரேரேபணை 20-ம் தேதி எடுத்துக்கொள்ளப்படும்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : “கைத்தறி” பற்றிய பிரேரேணையை ஒத்திப்போட்டிருக்கிறீர்கள். ஆனால், “தீ விபத்து” பற்றிய பிரேரேணையை சீக்கிரம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கனம் சபாநாயகர் : அதுபற்றிக் கவனிக்கிறேன்.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : விதி 41-இன் கீழ் நோட்டீஸ் கொடுத்திருக்கிறேன். இது மிகவும் முக்கியமான பிரச்சனை. 200 வீடுகள் திக்கிரையாகி இருக்கின்றன. . . .

MR. SPEAKER : Is the Hon. Minister ready to make the statement? Unless he is ready, I cannot take it up.

THE HON. SRI V. RAMAIAH : I will make a statement on the 18th instant.

திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் : “தீ விபத்து” பற்றிய பிரேரேபணையை 18-ம் தேதி வைத்துக்கொள்ளலாம். கைத்தறியைப்பற்றி வேண்டுமானால் பிறகு எடுத்துக்கொள்ளலாம்.

MR. SPEAKER : I have no objection.

IV.—PRIVILEGE MATTER *re* COMMENTS IN THE BHARATHAM ABOUT A MEMBER'S SPEECH.

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, சென்ற சட்டசபைத் தொடையில் காங்கிரஸ் பத்திரிகையான “பாரதம்” என்ற பத்திரிகையில்

கனம் சபாநாயகர் : நீங்கள் எதைப்பற்றி சொல்கிறீர்கள் ?

SRI V. KRISHNAMOORTHY : Sir, I have raised a privilege issue the consideration of which has been adjourned. It has not come up so far. I am just reminding the Chair about it.

MR. SPEAKER : Is the hon. Member pressing it?

SRI V. KRISHNAMOORTHY : Yes, Sir.

16th July 1962]

[கனம் சபாநாயகர்]

கனம் சபாநாயகர் : Then, I shall give my ruling now.

கனம் அங்கத்தினர் திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி அவர்கள் கொண்டு வந்த உரிமைப் பிரச்சனையை நான் நன்றாகப் பரிசீலித்தேன். அன்று, முதலில் பேசிய கனம் அங்கத்தினர் “மலைப் பிஞ்சு” என்றே “மலம் பிஞ்சு” என்றே பேசியிருக்கிறார். “மலைப் பிஞ்சு” என்றாலும், “மலம் பிஞ்சு” என்றாலும் இரண்டும் “கல்” என்பதைத் தான் குறிக்கும் என்று அகராதியில் போட்டிருக்கிறது. சாதாரணமாகப் பேசும்போதுகூட, அப்படித்தான் அர்த்தம் என்று எனக்குத் தெரிகிறது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. கருணாநிதி அவர்கள், “மலம்” என்ற வார்த்தையை மட்டும் பிரித்து, அதற்கு ஏதோ அர்த்தம் கொடுத்து ஒரு பிரச்சனையை எழுப்பினார்கள். அதைப்பற்றி அந்தப் பத்திரிகை, என் இப்படிப் பிரிக்க வேண்டும்? என் இம்மாதிரி அந்த வார்த்தையைப் பிரித்து வேறு அர்த்தம் கொடுத்து, வேறு இடத்திற்கு இட்டுச் செல்லவேண்டும் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறது. இதில் உரிமைப் பிரச்சனைக்கு இடமில்லை என்றே நான் கருதுகிறேன். ஆகவே, இந்த உரிமைப் பிரச்சனையை நான் தள்ளுபடி செய்கிறேன்.

V.—ANNOUNCEMENT.

THE MADRAS MOTOR VEHICLES (AMENDMENT) BILL, 1962.

MR. SPEAKER : I have to announce that the Governor has given his recommendation for introduction in and consideration by the Legislative Assembly of the Madras Motor Vehicles (Amendment) Bill, 1962.

VI.—GOVERNMENT BILL.

THE MADRAS MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, I beg leave to introduce the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962.

MR. SPEAKER : The question is—

‘That leave be granted for the introduction of the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962.’

The motion was put and carried and leave was granted.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I introduce the Bill.

MR. SPEAKER : The Bill is introduced.

VII.—VOTING ON DEMANDS FOR GRANTS FOR 1962-63—(cont).

DEMAND II—MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION.

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor I move—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 12,66,700 under Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration.’

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[16th July 1962]

Sir, the Transport Department is concerned with the administration of the following three Acts :—

- (1) Motor Vehicles Act, 1939 (Central Act IV of 1939);
- (2) Motor Vehicles Taxation Act, 1931;
- (3) Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952.

Nationalised Bus Transport in the Madras City and the Kanyakumari district is administered by a separate Department and that does not come under this.

The Head of the Transport Department is a Member of the Board of Revenue who is appointed Transport Commissioner. He is vested with the following statutory powers under the Motor Vehicles Acts :—

(i) To co-ordinate and regulate the activities and policies of the Regional Transport Authorities of the State;

(ii) To settle all disputes and decide all matters on which differences of opinion arise between the Regional Transport Authorities; and

(iii) Subject to rules, to issue directions to the Regional Transport Authorities in the exercise of the powers mentioned above.

The present set-up of the Transport Authorities in the State is as follows :—

State Transport Authority : Deputy Transport Commissioner.

Regional Transport Authority in the districts : The Collector of the District.

Regional Transport Authority in Madras City : The commissioner of Police.

These authorities are quasi-judicial bodies and their orders are subject to appeal and revision. Their main function is to control transport vehicles by issue of permits, of which there are four kinds, viz.,

- (1) Stage carriage permits (Buses for hire);
 - (2) Contract carriage permits (Taxis and Auto-rickshaws);
 - (3) Private carrier permits (Lorries used in connection with one's own business without hire); and
 - (4) Public carrier permit (lorries plying for hire or reward)
- There are zonal permits covering three to four districts in each zone. (The whole State has been divided into four zones.).

MR. SPEAKER : Motion moved—

‘That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 12,66,700 under Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration.’

16th July 1962]

SRI T. P. ALAGAMUTHU : Sir, I move—

‘That the allotment of Rs. 12,66,700 under Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.’

MR. SPEAKER : Cut motion moved.

‘That the allotment of Rs. 12,66,700 under Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.’

* திரு. து. ப. அழகமுத்து : மதிப்பிற்குரிய சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த வெட்டுப் பிரேரணை மீது நான் எனது கருத்துக்களை சொல்ல விரும்புகிறேன். பொதுவாக நாட்டிலே போக்குவரத்து வசதி வளர்ந்து கொண்டு வருகிறது. அப்படி வளர்ந்து கொண்டு வருகிற வசதிகளுக்கு தகுந்த ஏற்பாடுகள் செய்வதற்கு கடந்த 1960-ல் இந்த இலாகாவில் “டெவலப்மென்ட் விங்” என்ற ஒரு பிரிவை ஏற்படுத்தினார்கள். அவர்கள் காடு பூராவும் பிரிசீலனை செய்து எங்கெங்கு அதிகப்படியான வசதிகள் தேவையோ அவைகளை ஏற்படுத்துவதற்காகவும் எங்கெங்கு வசதியற்ற நிலைமை இருக்கிறதோ, அங்கு புதிதாக வசதி ஏற்படுத்திக்கொடுக்கவும் பிரிசீலனை நடத்தினார்கள். அப்படி பிரிசீலனை செய்த அவர்கள் சரியாக நடந்து கொண்டிருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், இல்லை என்றுதான் சொல்லவேண்டும். போக்குவரத்து வசதி அறிவே இல்லாத இடங்களில் அவர்கள் புதிய பாதைகளை திறப்பதற்கு முயற்சி செய்யவில்லை. போக்குவரத்து வசதியுள்ள இடங்களில் தேவையை உத்தேசித்து அதிகப்படியான வசதிகளைச் செய்வதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்தார்களா என்றால் அதுவும் இல்லை. அவர்கள் ஏற்பாடு செய்ததெல்லாம், அவர்களுக்கு தோன்றிய வகையில் ஏதோ செய்தார்களே தவிர தேவையை அனுசரித்து செய்ததாகத் தெரியவில்லை. ‘என் அப்படி அவர்கள் செய்யாமல் இருந்து விட்டார்கள் என்றால், ஆனால் கட்சிக்கு ஆதரவு கொடுக்கக் கூடியவர்கள் அந்த பாதைகளில் ஏக போக முதலாளிகளாக இருக்கிறார்கள் என்ற காரணத்தினால் அங்கு செய்யாமல் விட்டு விட்டார்கள், என்று நான் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். உதாரணத்திற்கு ஒன்று சொல்வதாகயிருந்தால் திருச்சி-மதுரை, திருச்சி-தஞ்சை, திருச்சி, ஜெயங்கொண்டான் போன்ற பாதைகள், போக்குவரத்து வசதியில் மிக நெருக்கடியான நிலையில் இருப்பவைகளாகும். அப்பகுதிகளில் பஸ் ஒட்டுகிறவர்கள் ஆளும் கட்சிக்கு ஆதரவாக இருக்கிறவர்கள் என்ற காரணத்தினால் தேவைக்கு வேண்டிய அதிகப்படியான பஸ்களுக்கு ஏற்பாடு செய்யப்படவில்லை. இதற்கு திருச்சி-மதுரை ரூட்டை பொறுத்தவரை சர்க்கார் தரப்பிலிருந்து ஒரு காரணம், சமாதானம் சொல்லலாம். திருச்சி-மதுரைக்கு நாங்கள் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் விட்டிருக்கிறோம் என்று சொல்லலாம். ஆனால், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் மதுரை வழியாக நீண்டதூரம் போகிறதே தவிர மத்தியில் வருகிற இடங்களுக்கு போக வேண்டிய பிரயாணிகளுக்கு எந்தவித வசதியும் அதில் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை.

அதேபோல் ஜெயங்கொண்டான்-தஞ்சை வழியில் போகிறவர்களுக்கு பஸ் வசதி அதிகப்படி தேவையாகயிருக்கிறது. தினந்தோறும் மக்கள் காலையில் அங்கு க்யூவில் நின்று கஷ்டப்படுகிறார்கள். அங்குள்ள மக்களின் தேவையை பூர்த்தி செய்ய எந்தவிதமான வசதியும் செய்யப்படவில்லை. இது ஒருபுறம்ருக்க, அந்த “விங்கால்” சிபார்சு செய்யப்பட்டு புதிதாக திறக்கப்பட்டு அப்ளிகேஷன் கோரப்பட்ட சில பாதைகள் சர்க்காரால் தடை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. உதாரணமாக சொல்ல வேண்டுமானால், திருச்சி-மெயின் கார்ட் கேட்க-இடம்பாப்படிபுதூர், திருச்சி மெயின்கார்ட்கேட்-அசூர், திருச்சி மெயின்கார்ட் கேட்பாக்குடி இலை, “டெவலப்மென்ட் விங்கால்” சிபார்சு செய்யப்பட்டு, வழக்கமாக கையாளப்படுகிற பரபோஸல், அப்ரூவல் என்ற முறையில்லாமல், நேரடியாக அப்பாதைகள் திறக்கப்பட்டு மனுக்கள் கோரப்பட்டன. மனுக்கள் போட்டும், அவைகள் பிரிசீலனை செய்யப்பட்டு பெர்மிட் கொடுக்கப்படவில்லை. ஏனெனில், அந்த ரூட்டில் ஓடுகிற பஸ் முதலாளிகள் சர்க்காரை அணுகி “ஸ்டே” வாங்கிவிட்டார்கள். ஆகவே அப்பாதைகள் இன்னும் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கின்றன. ஆக, மக்களின்

[திரு து. ப. அழகமுத்து]

[16th July 1962]

தேவையைக் கவனிக்காமல் ஆளும் கட்சிக்கு சாதகமாக இருக்கிற முதலாளிகளின் தேவையை முன்னிட்டு அவர்களுக்கு சலுகை காட்டும் முறை தான் இருக்கிறது.

அடுத்தாற்போல் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்ட் 43 (ஏ) படி எல்லா அதிகாரங்களையும் சர்க்காரே வைத்திருக்கிறது. “வேரியேஷன்” கொடுப்பது, புது ஆர்டர் கொடுப்பது ஆகிய எல்லா அதிகாரங்களும் சர்க்காரைக்கே இருக்கிறது. இதன் மூலம் தங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு சலுகைகள் காட்டப்படுகின்றனவே தவிர, தேவையை அனுசரித்து செய்யப்படவில்லை. தேர்தல் காலத்தில் இதை நன்கு பயன்படுத்துகிறார்கள். எப்படி அவர்களுக்கு தேவையாயிருக்கிறதோ அந்த முறையில் வேரியேஷன் கொடுக்கிறார்கள். உதாரணத்திற்கு சொல்வதாகயிருந்தால், திருச்சியிலிருந்து குருமணிக்கு வேரியேஷன் கொடுத்தார்கள். இந்த இலாகா அமைச்சராக இருந்த ராமையா அவர்கள் அப்பகுதி வந்து இன்னும் 24 மணி நேரத்தில் இங்கு வண்டி ஓடும் என்று கூறினார்கள். அதன் படி வண்டியும் ஓடியது. அப்ளிகேஷன் கூட வண்டி ஓடிய பிறகு தான் போட்டதாகக் கூறப்படுகிறது. அடுத்தாற்போல் தேர்தல் சமயத்தில் டெம்பரரி டெப்டி என்ற பெயரால் தங்களுக்கு சௌகரியம் போல் கொடுக்கப்பட்டது. தேர்தல் சமயத்தில் பெரம்பலூரிலிருந்து அயலூர்—குடிக்காடு வண்டி ஓடிற்று. அரும்பாலூர்-தொண்டமான் துறைக்கு வண்டி ஓடிற்று. தேர்தலுக்கு பின்னால் அவை நின்று விட்டன. ஆகவே, இந்த செக்ஷனை தங்களுக்கு எவ்வளவு தூரம் சாதகமாக பயன்படுத்திக்கொள்ள முடியுமோ அவ்வளவு தூரம் அது பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகிறது. மக்களின் தேவையை அனுசரித்து செய்வதில்லை என்றும் நான் இங்கு இந்த சந்தர்ப்பத்தில் எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். புது பஸ் ஸ்டாண்ட்கள் வழங்க ஒரு ஜி. ஓ. பிறப்பித்துள்ளார்கள். ஜி.ஓ. நம்பர் 2265. அதில் புதிதாக இந்தத் தொழிலில் ஈடுபடுகிறவர்களுக்கு சலுகை காட்டுவதற்காக ஒரு பகுதியை வைத்திருக்கிறார்கள். 15 மைல்களுக்கு உள்பட்ட ஷாட் ஸ்டாண்ட்களில் புதிதாக இந்தத் தொழிலில் நுழைபவர்களுக்கு சந்தர்ப்பம் அளிக்க வசதி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், ஸ்டாண்ட் அப்படி புதிதாக “ஒப்பன்” செய்யப்படுகிறதா என்றால் இல்லை. ஏற்கனவே இருக்கிற முதலாளிகளுக்கு பாதகமாகிவிடுமோ என்ற காரணத்தினால் அப்படி ஏதாவது “ப்ரபோஸல்” வந்தாலும் அதை மாற்றி மீடியம் ஸ்டாண்ட் செய்து விடுகிறார்கள். “நியூ என்டரன்ட்ஸ்க்குள்ள க்வாலிபிகேஷன்” படி அவர்கள் ப்ரைவேட் லிமிடெட்டாக இருந்தால் அதற்காக ஒரு மார்க் தரப்படும் என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் “ப்ரைவேட் கம்பெனிகள்” அதிகமாக வந்தன. நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு ஆதாரமாக இந்தக் கம்பெனிகள் காட்டப்படுகின்றன.

10-00 a.m. ஆனால் இப்படிப்பட்ட பிரைவேட் லிமிடெட் கம்பெனிகள் எல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்ட்கள் வாங்குவதற்காக துவக்கப்பட்டதே தவிர உண்மையான முதலீடுகள் உள்ளவை அல்ல. பிரைவேட் லிமிடெட் கம்பெனிகள் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம் பெரும்பாலும் ஒரே குடும்பத்தைச் சேர்ந்தவர்கள். சர்க்காரிலிருந்து பர்மிட் பெறுகின்ற நோக்கத்தோடு வைத்திருக்கிறார்களே தவிர வேறு ஒன்றுமில்லை. ஆகவே இம்மாதிரிப்பட்ட பிரைவேட் கம்பெனிகளுக்கு மார்க் கொடுக்கக்கூடாது. அதே நேரத்தில் கோவாப்பட்டியில் லொண்ட்டிகள் மூலம் நடத்தப்படுகின்ற கம்பெனிகளுக்கும் பப்ளிக் லிமிடெட் கம்பெனிகளுக்கும் மட்டும்தான் ஒரு மார்க் கொடுக்கவேண்டும் என்றும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு இப்போது “நியூ எண்டரண்ட்ஸ்”-க்கு 15 மைல் என்று வைத்திருப்பதை 30 மைல் என்று தீர்மானிக்கவேண்டும் என்றும் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதற்கப்பால், இந்தத் தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்கள் எல்லாம் முன்னால் இருந்ததைவிட இப்போது கஷ்டப்படுகிறார்கள். முன்னால் 27 லீட் உள்ள ஒரு பஸ்ஸில் ஒரு கண்டக்டர் வேலை செய்து வந்தார். இப்போது 30, 40, 45, என்று 60 லைக்குமே லீட்டுகள் உள்ள பஸ்கள் எல்லாம் வந்திருக்கின்றன. இவற்றில் எல்லாம் இப்போதும் ஒரு கண்டக்டர்தான் வேலை செய்து வருகிறார்.

16th July 1962]

[திரு து. ப. அழகமுத்து]

ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு வர்ட்டுக்கு மேல் இருந்தால் கூடுதல் கண்டக்டர்களை போட வேண்டும் என்று ரூல் இருந்தாலும்கூட, ஒரே கண்டக்டர்தான் வேலை பார்த்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுடைய சம்பளம் ஓரளவுக்கு உயர்ந்திருந்தாலும்கூட, வேலைப் பளு அதிகமாக உயர்ந்திருக்கிறது. அதே சமயத்தில் பஸ்ஸில் வருவாயும் உயர்ந்திருக்கிறது. ஆகவே அதற்குத் தகுந்தவாறு ரூல்லை மாற்றி அமைத்து இந்தக் கஷ்டங்களை நீக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து தாங்கள், இப்போது போட்டிருக்கின்ற வரிமுறையானது, சிறு முதலாளிகளை பாதிக்கின்ற முறையில் அமைந்து, இதன் மூலமாக சிறு பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் அபிந்து, பெரிய பஸ் முதலாளிகள் எல்லாம் ஆக்கம் பெறக்கூடிய முறையில் அமையும். ஆகவே, இதைப்பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. வை. சங்கரன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்துப் பேசுகின்ற நேரத்தில், நான் முதலாவதாக எடுத்துக் கொள்வது, புதிதாக பஸ் முதலாளிகளின் மீது போட்டிருக்கும் வரியைப் பற்றியது. இதைப்பற்றி சில அபிப்பிராயங்களை சொல்ல விரும்புகிறேன். ஒரு சிலர் நினைக்கலாம், ஏன், இவர் பஸ் முதலாளிகளுக்காக வக்காலத்து வாங்கி பரிந்து பேச வந்திட்டிரோ என்று. (குறுக்கீடு) அவர்களும் இந்த நாட்டு பொது மக்களில் ஒரு பகுதிதான். அவர்களும் “பார்ட் ஆஃப் தி பப்ளிக்” (Part of the Public) தான். அப்படிப்பட்ட அவர்களமீது போட உத்தேசிக்கப்பட்டிருக்கும் வரியானது தாங்கக் கூடிய அளவிற்கு மேற்பட்டது என்பதையும், இதனால் பஸ் முதலாளிகள் மிகவும் பாதிக்கப்படுவார்கள் என்பதையும், அதோடு அரசாங்கத்தின் எண்ணத்திற்கு ஆதரவாக இதேவருவாயை அளிக்கக்கூடிய முறையில் தாங்கக்கூடிய அளவில் எப்படி வரி போடலாம் என்பதைப்பற்றியும் அவர்கள் மாற்றுவாஜனை சொல்லுகிறார்கள். அதை நாம் சபைமுன் வைத்து அரசாங்கத்தின் பரிசீலனைக்கு எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்று சொல்லவேண்டியது “பொது மக்களின் பிரதிநிதி” (ரெப்ரெஸென்டேட்டிவ்) என்ற முறையில் நமக்கு கடமை உண்டு. “They also form part of the public” என்ற முறையில் அவர்களுடைய குறைகளை எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

முதலாவதாக, மோட்டார் வெகிகிள் டாக்ஸி எடுத்துக்கொண்டால் வருடா வருடம் 10 சதமானம் அதிகரித்துக்கொண்டுபோகிறது. 1957-58-ல் ரூபாய் 5 கோடி 40 லட்சமாக இருந்தது, 1962-63-ல் ரூபாய் 7 கோடி 42 லட்சமாக வளர்ந்திருக்கிறது. இவ்விதம் வருடா வருடம் 10 சதமானம் வளர்ந்துகொண்டு வருகிறது. இன்னும் குறிப்பாக தென்னாற்காடு தலை சிறந்த ஸ்தாபனமாக இருக்கக்கூடிய—ஸ்தான் ரோட் வேல் ஸ்தாபனத்தார்—இவர்கள் 359 பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறார்கள்—இவர்கள் கொடுத்திருக்கக்கூடிய புள்ளி விவரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், இவர்களிடமுள்ள 359 பஸ்களிலிருந்து வருடத்திற்கு 17 லட்சம் ரூபாய் நிகர வருமானம் வருகிறது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வரி விதிப்பின் மூலமாக 28 லட்சம் ரூபாய் மேற்கொண்டு அரசாங்கத்திற்கு செலுத்தவேண்டி வரும். ஆகவே இது கட்டுப்படியாகாது என்று சொல்லுகிறார்கள். அதோடு இப்போது அந்த ஸ்தாபனத்தார், டி.எ., பிராவிடன் ஃபன்ட், ஸ்டேட் எம்பாளயிஸி இன்ஷூரன்ஸ் இம்மாநிரிப்பிட்ட பல திட்டங்களினாலும், “மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் ஆக்ட்”-பின் கீழ் செய்யப்படவேண்டிய பல சீர்திருத்தங்களாலும் இவைகளை எல்லாம் அமல் நடத்துவதற்கு மேலும், எழும்பு லட்சம் ரூபாய் ஆகி விடும், ஆகவே இப்போது அரசாங்கம் போட்டிருக்கும் வரி அவர்களுக்கு கட்டுப்படியாகாது என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். பெரிய ஸ்தாபனமாக இருக்கின்ற இவர்களுக்கே இந்தக் கஷ்டம் என்றால், சாதாரண “ஸமால் ஆப்ரேட்டர்ஸ்க்கு இருக்கின்ற கஷ்டங்களைப்பற்றி சொல்லவேண்டிய தேவையே இல்லை. “ஹை ஸ்பீட்” ஆயிலை எடுத்துக்கொண்டால், அதன் விலை 1949-வது ஆண்டில், ரூ. 1.69 என்று இருந்தது, இப்போது ரூ. 2.70

[திரு. வை. சங்கரன்]

[16th July 1962]

என்றிருக்கிறது. பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் முன்னால் “பாடி”-க்கு 23 ஆயிரம் ரூபாய் இருந்தது, இப்போது 48 ஆயிரம் ரூபாயாக இருக்கிறது. அதே போல்தான் “சேவிலி”-க்கும் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. ஸ்பேர் பார்ட்ஸை எடுத்துக்கொண்டால் 200 சதமானம் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. இவ்விதம் எல்லா விதத்திலும் விலைகள் உயர்ந்திருக்கின்றன. அதே நேரத்தில் நாம் அவர்களுக்கு கட்டுபடியாகாத முறையில் வரியைப் போடுவதாக இருந்தால், அதன் உடனடி விளைவு அவர்கள் பஸ் சார்ஜை அதிகப்படுத்த வேண்டிய நிலை ஏற்படலாம். ஆனால் அதை பொது மக்களோ, அரசாங்கமோ அல்லது பஸ் முதலாளிகளோ விரும்பவில்லை. ஆகவே அரசாங்கத்திற்கு இதே எதிர்பார்க்கும் வருவாய் வரக்கூடிய முறையில் வேறு வழியை அவர்கள் கூறியிருக்கிறார்கள். அதாவது இப்போது மோட்டார் டாக்கஸைஷன் ஆக்ட் மூலம் ஏழரை கோடி ரூபாய் கிடைப்பதாகத் தெரிகிறது. அதில் இப்போது மூன்றில் ஒரு பங்கை அதிகரித்து விட்டால் சுமார் 2.48 கோடி ரூபாய் கிடைக்கும் என்று தெரிகிறது. அதனால் பிரைவேட் மோட்டார்கள்க்கு இப்போது 30 ரூபாய் என்றிருப்பது பத்து ரூபாய் அதிகப்படுத்தினால், 40 ரூபாய் என்று ஆகலாம். இது அவர்களுக்கு தாங்க முடியாத சுமை என்று சொல்ல முடியாது. வருத்தமால் பாலே கறப்பது எப்படி என்றுதான் நாம் பார்க்கவேண்டும். பஸ் முதலாளிகளை எடுத்துக்கொண்டால் வரி கொடுக்கிறோம் என்று தான் அவர்களும் ஏற்றுக்கொள்கிறார்கள். ஆனால் நான் முன்னால் கூறிய மாதிரி வரி போடுவதாக இருந்தால் அரசாங்கத்திற்கு எந்த விதமான கஷ்டமும் இல்லாமல் வருவாய் கிடைக்கும். ஆகவே இதைப் பற்றி அரசாங்கம் பரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே இதற்காக மசோதா வந்துவிட்டது. இருந்தாலும் இனிமேலும் அரசாங்கம் இதைப்பற்றி பரிசீலித்து திருத்துவதற்கு சந்தர்ப்பம் இருக்கிறது, அதில் இவற்றை பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, ரோடுகளில் அதிகமான அளவில் “ஆக்ஸிடன்ட்” ஏற்படுகிறது. இந்த ஆக்ஸிடன்டுகளை எல்லாம் எடுத்துப் பார்த்தால் ஒரு ஸைட் லாரியாகத்தான் இருக்கிறது. பல இடங்களிலும் இரண்டு ஸைடிலும் லாரிகளாக இருக்கின்றன. இதைப்பற்றி அரசாங்கம் தீவிரமான பரிசீலனை செய்யவேண்டும். லாரிகள் எல்லாம் நல்ல கண்டிஷனாக இருப்பதற்கு சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். நல்ல “மெயின் டனன்ஸ்” செய்யும்படி வற்புறுத்தவேண்டும். அதோடு “ஸ்பீட் கண்ட்ரோல்” இருக்கவேண்டும். பெரும்பாலும் லாரி போக்குவரத்தில் நல்ல லாபம் கிடைக்கவேண்டும் என்பதற்காக இரவில் லாரியை ஓட்டுகின்றார்கள். 200 மைல், 300 மைல் என்று தூரம் போகும்போது ஒரு செகன்ட் கண்ணாயர்ந்து விட்டாலும்கூட, பெரிய விபத்து ஏற்படுவிடுகிறது. ஆகவே டிரைவர்கள் எல்லாம் நல்ல தேர்ச்சியுள்ளவர்களாக இருக்கும்படி பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். அதோடு லாரிகள் எல்லாம் நல்ல “மெயின் டனன்ட்” லாரியாக இருக்கின்ற வகையில் அரசாங்கம் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். நல்ல முறையில் பழக்கப்பட்ட டிரைவர்களுக்கு மட்டும் லைசென்ஸ் வழங்கக்கூடிய முறை இருக்கவேண்டும். அதோடு ஒரு குறிப்பிட்ட அளவுக்கு மேல் ஸ்பீட் போகாத அளவில் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். “ஸ்தான் ரோட் வேஸ்” போன்ற பெரிய ஸ்தாபனங்களில் எல்லாம் ஸ்பீட் கண்ட்ரோல் செய்வதற்காக ஒரு “கண்ட்ரைவன்ஸ்” பொருத்தப் பட்டிருக்கிறது. அவ்விதம் பொருத்தப்பட்டுவிட்டால் ஒரு குறிப்பிட்ட அளவு 25, 30 மைல் ஸ்பீட்டுக்கு மேல் போக முடியாது. ஸ்பீட் குறைந்த அளவில் இருந்தால் அதிகமான அளவில் ஆக்ஸிடன்ட் ஆகாமல் பார்த்துக் கொள்ளமுடியும். அதோடு 100 மைல் 125 மைல்களுக்கு அப்பால் போகும் பஸ், லாரி இவைகளுக்கு டிரைவர் மாற்றவேண்டும். அப்போது தான் திறமையாக ஓட்டுவதற்கு வசதியாக இருக்கும்.

அதோடு சென்னை அருகாமையில் ஒரு சகஜமான அனுபவம். லாரிகள் வரும்போது சரியானபடி “டீம்” கொடுப்பதில்லை. “டீஸல் ஆயில்” லாரிகளாக இருப்பதால், டீம் செய்தாலும் அதிகமான அளவில் லேட் பிரகாசம் இருக்கவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். ஆகவே லேட்டுகளில்

16th July 1962]

[திரு. வை. சங்கரன்]

எல்லாம் மேலே கறுப்பு வர்ணம் பூச வேண்டும். இல்லாவிட்டால் இரவு நேரங்களில் 10 மைல், 20 மைல் போவதற்கு ஒரு மணி நேரம் ஆகிவிடுகிறது. இதரே வருகின்ற லாரி லேட் போட்டுவிட்டால், அந்த ஒளி கண்ணை மறைத்துவிடுகிறது, வண்டிகளை நிறுத்திவிடவேண்டியிருக்கிறது. இதைத் தவிர்ப்பதற்கு சர்க்கார் தீவிரமாக பரிசீலனை செய்து ஒரு வழியை கண்டுபிடிக்கவேண்டும். ஆகையால் லேட்டில் பாதி பாகத்தை மறைத்தாவது இதரில் வரக்கூடிய வாகனங்களுக்கு கஷ்பமில்லாமல் அதற்கும் ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்றைக்கு பல நகரங்களில் பஸ்கள், லாரிகள் இடெல்லர்ம் மார்க்கெட் வழியாக, கடைத் தெரு வழியாகப் பஸ் ஸ்டாண்டிற்கு போகும்படியாக இருக்கிறது. இதனால் பல விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. கூடுமான வரையில் பஸ் ஸ்டாண்டு களுக்குச் செல்வதற்கு ஊருக்குள் செல்லர்மல் வேறு வழியாக— $\frac{1}{2}$ மைல் அல்லது 1 மைல் சுற்றினாலும் பரவாயில்லை—செல்வதற்கு ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். எந்தெந்த ஊர்களில் அப்படி இருக்கிறதோ, அந்த இடங்களில் கூடுமான வரையில் ஊரைச் சுற்றி பஸ் ஸ்டாண்டுக்குப் போகும்படி செய்யவேண்டும். பஸ்கள் இந்த மாதிரி ஊருக்குள் போவ தினால் விசேஷ அனுசூலம் ஒன்றும் கிடையாது. இதற்கு என்ன வழி இருக்கிறது என்று பார்த்து சீக்கிரத்தில் அதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடுகளைச் செய்து, ஏதாவது ரோடுகள் போடவேண்டுமானால் அவைகளையும் உடனடி யாக போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது பொதுவாக நகரங்களில் லாரி கோடவுன்கள் சிறு சிறு தெருக்களில், சந்துகளில் வைத்துவிடுகிறார்கள். அவைகள் போக்குவரத் துக்கு இடையூறு இருப்பது மாத்திரமல்ல, இரவு நேரங்களில் சந்தையையே லாரி ஸ்டாண்டாக உபயோகித்துக்கொள்கிறார்கள்—அதாவது லாரிகளை அந்த சந்துகளிலேயே நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அதனால் போக்குவரத்துக்கு இடையூறும் தடங்கலும் ஏற்படுகின்றது. கூடியவரையில் “ரெஸ்ட்ரிக்ட் ஷன்ஸ்” வைத்து பெரிய தெருவாக இருந்தால்மட்டும் அங்கே, கோடவுன்களை வைத்துக்கொள்ளலாம், இல்லையானால் நகரத்திற்கு வெளியில் கோடவுன்களை வைத்து அங்கிருந்து சாமான்களை ஏற்றி எடுத்துச் செல்லவேண்டுமென்ற முறையை ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சமீபத்தில் அதிகமாக பர்மிட் கொடுக்கவேண்டுமென்று—எக்ஸ்பரன் லினால் என்று கூடச் சொல்லலாம், அந்த முறையில்—சில ரூட்டுகளில் 4 பஸ்களுக்குக் கொடுக்கலாம் என்றால் 8 பஸ்களுக்குக்கூட கொடுத்து விடுகிறார்கள். அதனால் அன்-இக்கனமிக்மாகப் போய்விடுகிறது. அதனால் ஒரே பஸ்வரில் சில டிரிப்புகளில் 5 பேர்கள் அல்லது 8 பேர்கள் போகக் கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. உதாரணமாக மதுரை—சோழவந்தான் ரூட்டில் நிறைய பஸ்கள் இருக்கின்றன. 20 நிமிஷங்களுக்கு ஒரு பஸ் போகிறது. ஒரு சில டிரிப்புகளில் 5—6 பாஸஞ்சர்கள் போகக்கூடிய நிலைமை ஏற்படுகிறது.

கனம் திரு. வெ. ராமையா : ஒவ்வொரு பஸ்வரிலும் 5—6 பாஸஞ்சர்கள் தான் போகிறார்கள் என்று அங்கத்தினருக்குத் தெரியுமா என்று கேட்கிறேன்.

திரு. வை. சங்கரன் : இதை நான் பல சமயத்தில் பார்த்திருக்கிறேன்—கேட்டும் இருக்கிறேன். இந்தக் குறையை எடுத்துச் சொல்லுவதில் ஆதாரப் பூர்வமாக இல்லாமல் நான் சொல்லவில்லை. நான் அத்தகைய பஸ்வரில் போகும்போதே பார்த்திருக்கிறேன். அதோடு இப்படி 5, 8 பேர்கள் போகும்போது எப்படி கட்டி வரும் என்றும் கேட்டிருக்கிறார்கள். அதிகமாக பர்மிட் கொடுத்திருக்கிறார்கள், என்ன செய்வது என்று அவர்கள் சொல்லக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறேன். அதனால் அத்தகைய நிலைமைகள் ஏற்படாமல் பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[திரு. வை. சங்கரன்]

[16th July 1962]

பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் டைமிங்ஸ் சம்பந்தமாக இப்போது அட்டைகளில் எழுதித் தொங்கவிட்டிருக்கிறார்கள். நகரங்களில் ஜனங்களுக்கு ஒரு சிறு புத்தகமாக அச்சிட்டு, எந்தெந்த ஊர்களுக்கு என்னென்ன டைமில் பஸ்கள் போகின்றன என்று விவரங்களோடு அச்சிட்டு புத்தக வடிவத்தில் கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

‘இல்லிவிட் டாக்ஸிஸ்’ நகரங்களில் இருக்கின்றன. இவைகளைத் தீவிரமாகக் கட்டுப்படுத்த வேண்டும். அதோடு டாக்ஸிகளுக்கு பெரிய தெருக்களில் ரவண்ட்-டானாவில் இருப்பது மாதிரி டாக்ஸி காரர்களுக்கு தனி, மற்ற தனிப்பட்ட கார்சளுக்குத் தனி என்று பார்க்கிடுக்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். டாக்ஸிகளுக்கு ஷெட் அமைத்துக் கொடுத்தால் கூட நலமாக இருக்கும். ஆகவே அதற்கு வேண்டிய வழிகளையும் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எனது பேச்சை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. ஆர். நாராயணன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்று இந்த சட்ட மன்றத்திலே பஸ் போக்குவரத்து மான்யத்திலே எனக்குப் பேச வாய்ப்பு அளித்ததற்கு எனது நன்றியறிதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு பஸ் முதலாளிகளை எடுத்துக்கொண்டால், இவர்கள் பல தவறுதல்களைச் செய்து வருகிறார்கள். இப்போது என்னுடைய பகுதியிலே திருமாவூரிலிருந்து பி.ஆர்.எஸ். என்று ஒரு பஸ் அரியலூர் வழியாக செந்துரை வந்துகொண்டிருக்கிறது. அந்த பஸ் குறிப்பிட்ட நேரத்திலே செந்துரை வந்து அடைவதில்லை. அதுவும் தவிர எந்தெந்த இடத்தில் அதிகமாக டிக்கெட் சேருகிறதோ, அந்த டிக்கெட் சேர்ந்த இடத்திலேயே பஸ்ஸைத் திருப்பிக் கொள்கிறார்கள். செந்துரை வரையில் என்று லைசென்ஸ் வழங்கப்படும் அரியலூரிலிருந்து திருமாவூருக்கு பஸ்ஸைத் திருப்பிக் கொள்கிறார்கள். செந்துரையிலிருந்து அரியலூருக்குப் போக ஒன்பது மைல்கள் இருக்கின்றன. இப்போது பொது மக்கள் நடந்து செல்ல வேண்டிய நிலையில் இருக்கிறார்கள். அதுவும் தவிர உடையார் பாய்ளம் பகுதியில் பஸ் போக்கு வரத்து அதிகமாக இல்லை. அதோடு ரயில் அங்கு அதிக வசதி இல்லாத காரணத்தினால் நாங்களுட எங்கள் பகுதியிலிருந்து பெரம்பலூருக்கு 24 மைல் தூரத்தில் கோர்ட்டுக்கும் தாசில்தார் ஆபீசுக்கும் மற்ற இடங்களுக்கும் போக வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அப்படி இருக்கும்போது அங்கு பெரம்பலூரிலிருந்து அகரம் சிகூர் வரை ஒரு லைசென்ஸ் வழங்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் தேவகி ட்ரான்ஸ்போர்ட் என்று சொல்லப்படுகிற பஸ்—அந்த பஸ்ஸின் சொந்தக் காரருடைய ஊர் இடையில் இருக்கிறது, அதாவது அத்தியூர் என்பது அவருடைய ஊர்—அந்த ஊர் வந்ததும் இரவு 9 மணிக்கு அங்கேயே நிறுத்திக்கொள்கிறார்கள். பெரம்பலூர் சென்று வேலையை கவனித்து 7-30 மணிக்குப் பிறகு ஊருக்கு வர அத்தியூர் வரை பஸ் கிடையாது. இதை கவனித்து அந்தப் பஸ் அகரம்சிகூர் வரை ஓடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு இன்னொரு பஸ் இருப்பது வசிஷ்டபுரம் வரை வராமல் மூன்று மைல்களுக்கு அப்பால் நின்று விடுகிறது. இரவு காலத்தில் அந்த மாதிரி நிறுத்தி விடுகிறார்கள். நாங்கள் இரவு காலத்தில் வசிஷ்டபுரம் வந்தால் கஷ்டம் ஏற்படுகிறது. அதனால் திட்டகுடி போன்ற மற்ற ஊர்களுக்கு போக்கு வரத்து பாதிக்கப்படுகிறது. இந்த மாதிரி பஸ் முதலாளிகள் செய்து கொண்டு வருகிறார்கள். உடையார்பாய்ளம் வட்டத்தில் செந்துரையில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்ட் கிடையாது. வீதியில் பஸ்ஸை நிறுத்தி விடுகிறார்கள். செந்துரையிலிருந்து ரெயில்வே ஸ்டேஷனுக்கு நடக்க வேண்டியிருக்கிறது. ரெயில்வே ஸ்டேஷனுக்குப் போக வசதி இல்லை. அந்த வசதியையும் அரசாங்கம் செய்து கொடுக்கவேண்டும். செந்துரையில் நிற்கும் பஸ் ரெயில்வே ஸ்டேஷன் வரை போகவேண்டும். ரெயில்வே ஸ்டேஷன் வரையில் லைசென்ஸ் இருக்கிறதோ இல்லையோ, ஒவ்வொரு நாள் ரயில்வே ஸ்டேஷனுக்கு கொண்டுவந்து விடுகிறார்கள், முக்கால்வாசி நாட்கள் செந்துரையில் தங்கி விடுகிறார்கள். இன்னும் பஸ் போக்குவரத்தில் அநேக காலதாமதம் ஏற்படுகிறது. அதுவும் தவிர பஸ் போக்குவரத்துக்கு

16th July 1962] [திரு. ஆர். நாராயணன்]

மாந்தரை-லப்பைக்குடிக்கார ரோடு வசதியாக இல்லை. ரோடுக்குப் பக்கத்தில் தொழுதார் அணைக்கட்டிலிருந்து ஒரு வாய்க்கால் இருக்கிறது. பக்கத்தில் வெள்ளாறு போகிறது. வெள்ளம் வந்து ரோடு அரித்துக்கொண்டு போகப் பட்டிருக்கிறது. இருபது அடி அகலம் கூட இல்லை. அங்கே பஸ்ஸைத் திருப்புவதற்குக் கூட வழிவகை இல்லை. இதைப்பற்றி 'டி.டி.வி.', 'மீட்டிங்கில்' கூட கேட்டேன். இது தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தது, அரசாங்கத்திற்கு எழுதியிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அரசாங்கம் வெள்ளாற்றுக்கு ரிவெட்மெண்ட் கட்டி, பஸ் போக்குவரத்துக்குத் தகுதியான முறையில் இந்த ரோடை அமைத்துக்கொடுக்க வேண்டும்.

அதுவும் தவிர எங்களைப் பொறுத்த வரையில், நாங்கள், பஸ் போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில் பேசவேண்டுமானால் அரசாங்கத்தில் போட்டிருக்கிற வரி பொது மக்களை பாதிக்காத அளவில் இருந்தால் போதும் என்று நாங்கள் சொல்லிக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஒவ்வொரு இடத்தில் பஸ் போக்குவரத்தில் அதிக வரி ஏற்றிவிட்டார்கள். அந்த வரியை அரசாங்கம் கவனித்துக் குறைத்து, ஏற்கெனவே இருந்த வரியைப்போல இருப்பதற்கு ஆவன செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

அதுவும் தவிர எங்கள் பகுதியில் வேப்பூர் கிராமத்தில் பஞ்சாயத்து யூனியன் ஏற்பட்டிருக்கிறது. சென்ற தடவையில் இருந்த மாவட்ட கலெக்டர் பஞ்சாயத்து யூனியன் ஆபீஸ் வேப்பூரில் இருக்க வேண்டுமென்று மிகவும் பிரயாசை எடுத்துக்கொண்டார்கள். அந்த வட்டாரத்தில் சென்ட்ரலில் இருக்கும் இம் வேப்பூர்தான் என்று சொன்னார்கள். அந்த வட்டாரத்தில் இருந்து வந்தால் 12 மைல் அளவுக்கு நடந்து செல்ல வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. மாவட்ட கலெக்டர் கூடச் சொன்னார்கள். வேப்பூரில் யூனியன் ஏற்படுத்தினால் ஜப் கார் விட அனுமதி கொடுக்கிறேன் என்று. நாளதுவரையிலே அந்த யூனியனுக்கு போக்குவரத்திற்கு ஒரு ஜப் கார் கூட அரசாங்கத்திலே அனுமதி கொடுக்கவில்லை. எல்லா பஞ்சாயத்து போர்டு பிரசிடெண்டுகளும் 12 மைல் காட்டிலே நடந்து போகக்கூடிய நிலைமையிலே இருக்கிறார்கள். ஆகவே, பஸ் போக்குவரத்துக்கான ஏற்பாடுகளை அரசாங்கம் கூடிய விரைவிலே செய்து தரவேண்டுமென்று, கனம் சபாநாயகர் அவர்கள் மூலமாக கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொண்டு, இத்துடன் என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. ஜே. மாதா கவுடர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சமர்ப்பித்த இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதிக வருமானம் வரக்கூடியது போக்குவரத்துத் துறை. ஆனால், செலவுமித்து இருப்பது மிகமிகக் குறைவு. அதிகமாக செலவுமிகக் வேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புவதெல்லாம், இன்னும் இந்தச் சட்டத்திலே அதிகமான அதிகாரிகளை நியமித்து இன்னும் கண்டிப்பாக இருப்பார்களானால், அதிக வருவாய் வரும் என்கிற கருத்தினைத்தான் நான் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு இருக்கக்கூடிய அசிஸ்டென்ட் மோட்டார் வெஹிகிள் இன்ஸ்பெக்டர்கள், மோட்டார் வெஹிகிள் இன்ஸ்பெக்டர்கள் போன்றவர்கள் எல்லாம் ஜில்லாவிலே மிகமிகக் குறைவாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் சாதாரணமாக எப்போது பார்த்தாலும் ஜில்லாவினுடைய தலை நகரத்திலே இருக்க முடியாமல் வெளியே சுற்றிக்கொண்டு வரக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அவர்கள் போகிறார்கள் என்பதை ஒரு குற்றச் சாட்டாகச் சொல்லவில்லை. அவர்களுக்கு அப்படி போகக்கூடிய ஒரு நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. பல சோதனைகள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. டாக்ஸேஷன் கட்டப்பட்டு இருக்கிறதா, ஓவர் லோட் இல்லாமல் இருக்கிறதா என்று சட்டத்திலே உள்ள விதிகளெல்லாம் அனுஷ்டிக்கப்பட்டிருக்கிறதா என்பதைப் பரிசீலனை செய்வதற்காக அவர்கள் வெளியே போகக்கூடிய ஒரு நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. அதனால் ஹெட் குவாட்டர்சிலிருந்து சாதாரணமாக

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்] [16th July 1962]

ரணமாக இந்த மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர்களும், அசிஸ்டெண்ட் மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர்களும் வெளியிலே செல்லக்கூடிய ஒரு நிலைமைதான் இருக்கிறது.

நம்முடைய சட்டப்படி 6 மாதத்திற்கு ஒருமுறை லாரிகளுக்கு “பி்னஸ் சர்ட்டிபிகேட்” கொடுக்க வேண்டியிருக்கிறது. இதற்காக லாரிகள் ஹெட் குவாட்டர்ஸ்க்கு வந்தால், இந்த “பி்னஸ் சர்ட்டிபிகேட்” கொடுப்பதிலே மிகவும் காலதாமதம் ஏற்படுவதால், மிகவும் கஷ்டப்படுகூடிய ஒரு நிலைமை ஏற்படுகிறது. ஆனால் இன்றைக்கு நாம் அவர்களுக்கு அதிக வரியை உயர்த்தக்கூடிய இந்த நேரத்திலே, அவர்களுக்கு இந்த “பி்னஸ் சர்ட்டிபிகேட்” கொடுப்பதிலே காலதாமதம் ஏற்படச் செய்கிறோம். இப்படி “பி்னஸ் சர்ட்டிபிகேட்” கொடுப்பதற்கு இந்த லாரி முதலாளிகளை 2, 3 நாட்கள் ஹெட்குவாட்டர்ஸிலே தங்கும்படி செய்தால், ஒவ்வொரு வண்டிக்காரர்களும் எவ்வளவு கஷ்டப்பட்டுவெண்டி இருக்கிறது தெரியுமா? அவர்கள் மிகவும் கவலைப்படுகூடிய நிலை தான் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, ஹெட்குவாட்டர்ஸ்க்கு எப்போதும் நிரந்தரமாக ஒரு மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் அல்லது ஒரு அசிஸ்டெண்ட் மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் நியமித்து விட வேண்டும். இப்போது கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் இல்லாவிட்டாலும் அசிஸ்டெண்ட் மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் இருப்பார் அல்லது சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரி இருப்பார் என்று சொல்லலாம். நான் குறிப்பிட்ட விரும்புவது மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் கேம்ப் போய்விட்டால், அசிஸ்டெண்ட் மோட்டார் வெகிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் ஹெட் குவாட்டர்ஸிலே இருக்கும்போது, 10, 20 மைல் தூரத்திலே ஒரு விபத்து நிகழ்ந்து விட்டதாக போலீஸிலே இருந்த செய்தி வந்தால், அங்கு போகவேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. அப்போது ஹெட் குவாட்டர்ஸிலே ஒருவரும் இல்லாத ஒரு நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகின்றது. ஆகவே, ஒருவரை நிரந்தரமாக நியமிக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொண்டு, அதற்கு செலவும் அதிகமாகாது என்கிற யோசனையை கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்கு கொண்டு வர விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அதிகமான குற்றங்கள் நடைபெறுகிறது. சென்ற ஆண்டு அறிக்கையிலே இப்படிக்குற்றங்கள் அதிகரித்திருப்பதை நாம் கவனிக்கலாம். கிட்டத்தட்ட போலீஸ் துறையிலே 1960-ஆம் ஆண்டிலே 11,916 வழக்குகள் என்று குறிப்பிடப்பட்டு இருக்கிறது. அதேபோல் 1961-லே 23,900-க்கு கொஞ்சம் அதிகமாக இருக்கிறது. இவைகள் சாதாரண குற்றங்கள். ஆனால் பெரிய அளவிலே செய்யப்படுகின்ற குற்றங்களைப் பார்த்துக் வேண்டும். பெரிய குற்றங்கள் என்று சொல்வது, “டாக்ஸ்” கொடுக்காமல் இருப்பது, பர்மிட் இல்லாமல் ரோடிலே வண்டிகளை ஓட்டுவது போன்ற குற்றங்கள் எவ்வளவு என்று பார்க்கும்போது, 1961-லே 1,000 குற்றங்கள் நடந்திருக்கின்றன. இது டிரான்ஸ் போர்ட் இலாகாவிலே போடப்பட்டது. போலீஸ் வேறு 540 வழக்குகள் போட்டிருக்கிறார்கள். இப்படி, ஆயிரக்கணக்கான கேஸ்கள் கண்டு பிடிக்கப்படும்போது, இதிலே டாக்ஸ் கொடுக்காமல் எமாற்றுவதால் நமக்கு எவ்வளவு நஷ்டம் ஏற்படுகிறது என்பதை பார்த்துத்தான், இந்த விஷயத்தில் நாம் மிகமிக கண்டிப்பாக இருக்கவேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த யோசனையை கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்கு சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இப்போது போலீஸ் துறையிலே வைத்திருப்பதுபோல், சுற்றிக் கொண்டு வரும் வண்டி இன்ஸ்பெக்டர்களை நியமித்தால், நாம் நிச்சயமாக இதுபோன்ற குற்றங்களை யெல்லாம் குறைக்க முடியும். அதனால் நமக்கும் அதிக வருவாய் வருமென்ற யோசனையை நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களுக்குச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

டாக்ஸேஷனைப் பொறுத்தவரையில் முன்பு இருந்ததைபோல் அல்லாமல் இப்போது இந்த வண்டிக்காரர்களுக்கு நாம் அதிக தொந்தரவு கொடுப்பது தவறு. முன்பு அதாவது 1956-ம் வருஷத்திலே டாக்ஸ் கட்டுவதாக இருந்தால் அதை ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸில் கொண்டுபோய் செலுத்தி விடலாம் என்று வைத்திருந்தோம். ஆனால், 1956-ம் வருஷத்திற்குப் பிறகு இப்போது தாலுகா கஜரானுவில் கொண்டுபோய் கட்டி, அந்தச்

16th July 1962] [திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

செலானை மறுபடியும் கொண்டுபோய் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசில் கொடுக்க வேண்டி இருக்கிறது. அவர்களுக்கு இதைச் செய்வதற்கு 3 நாட்கள் ஆகிறது. அதனால் அவர்கள் 3 நாட்கள் வேலைகெட்டு, மிகவும் சிரமப்பட வேண்டியிருக்கிறது. இதுபோல் நாம் அவர்களுக்கு இடைஞ்சல்கள் கொடுக்கக் கூடாது. ஆகவே, இந்தச் சட்டத்தின்கீழ், “டாகஸ்” மற்றும் என் னென்னை வகையில் பலாம் செலுத்த வேண்டியிருக்கிறதோ, அவைகளை யெல்லாம் முன்புபோல் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசிலேயே கட்டுவதற்கு, அதாவது 1956-ம் வருஷத்திலே இருந்த முறைபோல் கொண்டு வருவது நல்லது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களின் டிரிப்புகள். பஸ்களின் டிரிப்புகளை இன் னும் குறைந்தது 25 பர் சென்ட் நாம் அதிகரித்தாக வேண்டும். இன் னைக்கு நாம் அதிகம் வரியை விதித்திருக்கிறோம். ஆகவே, பஸ் டிரிப்புகளை நாம் அதிகரித்து விட்டால், ஓரளவு சிறிய ஆபரேட்டர்கள், சிறிய பஸ் முதலாளிகளின் கஷ்டம் குறையும். இல்லை, இன்றைக்கு இருக்கிற பஸ் களில் 25 பர் சென்ட் அதிகமாக கொடுத்து விட்டாலும் நலமாக இருக்கும் என்று நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

ஜில்லாவைப் பொறுத்தவரையிலே, இந்த மோட்டார் வாகனங்களுக்கு லைசன்ஸ் கொடுப்பதற்கு, அதாவது பர்மிட் கொடுப்பதற்கு ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி கிடையாது. இப்போது ஜில்லா சம்பந்தப்பட்ட வரையில் அந்த ஜில்லாவின் கலைக்டருக்கு இந்த அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இப்படி அவரிடத்திலே அதிகாரம் இருப்பதால், பல சிக்கல்கள் இருக்கும். பல சந்தேகத்திற்கும் இடம் ஏற்படும் என்பதை நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். ஜில்லா அட் வைசரி கமிட்டி என்பது முன்பு இருந்தது. அதிலே முன்பெல்லாம், போலீஸ் உ.எஸ்.பி., ஆர்.டி.ஓ. போன்றவர்கள் அங்கம் வகித்தார்கள். அதை இப்போது மாற்றி விட்டோம். அப்படி மாற்றும் போது, கலைக்டர் ஒருவருக்குத் தான் இந்த பர்மிட் கொடுப்பதற்கு முழு அதிகாரம் கொடுக் கப்பட்டு, ஆர்.டி.ஓ. அவருக்கு எழுதும் ஒரு காரியதரிசியாக பவர் இல்லா மல் செய்து விட்டோம். ஆகவே, முன்பு போல் ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி கொட்டு, அதிலே ஒரு “நான்-அபிஷியல்”-யும் நியமித்து விட்டால், சிறிய பிரச்னைகள், “வேரியேஷன்” போன்றவைகள் எல்லாம் அந்த அளவிலேயே பரிசீலனை செய்யப்பட்டு, அப்படி அதற்குமேல் தேவைப்பட் டால் அவர்கள் சர்க்காருக்கு அப்பீல் செய்யலாம் என்று செய்து விட்டால், பல புகார்கள் வருவதற்கு இடமில்லாமல் செய்து விட்டோம் என்று நான் கருதுகிறேன். இப்படி இல்லாமல் கலைக்டர் ஒருவருக்கு மட்டும் இதற்கு அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதால், இன்னொருவர் உடனே கமிஷனருக்கு கொடுக்கக் கூடாது என்று மனு செய்து கொண்டால், அதனால் ஒருவருக்கு பஸ் பர்மிட் கிடைக்காத ஒரு நிலைமை இப்போது இருக்கிறது. இப்போது மக்களுக்கு அதிக பஸ்கள் தேவைப்படுகிறது; அவர்களுக்கு அதிக செலாகரியம் செய்து கொடுக்கவேண்டியது நம் கடமை. ஆகவே, இப்படி ஒரு பஸ் முதலாளி இன்னொருவர் மீது “வேரியேஷன்” இருப்பதாக ஆட் சேபனை செய்துவிட்டால், உடனே அதனால் பர்மிட் கொடுப்பதிலே தாமதம் ஏற்படுவதைத் தடுத்தி, அந்த பர்மிட்டை அவருக்கு உடனே கொடுத்து விட்டு, அப்பறம் வேண்டுமென்றால் அவர்கள் கமிஷனர் மூலம் இதுபற்றி ஒரு முடிவுக்கு வந்தால், அதனால் யாருக்கும் பாதகம் ஏற்படாது. மக் களுக்கும் குறை இருக்காது என்கிற இந்த யோசனையை நான் சர்க்காருக்குத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, செக் போஸ்டுகள் முன்பு இருந்தது. அந்த செக் போஸ்டுக்கு நாம் பலரை வேலைக்கு எடுத்துக் கொண்டோம். இப்போது அதை விற்பனை வரி இலாகாவிற்கு மாற்றிவிட்ட காரணத்தால், அப்போது நம்மிடம் இருக்கக்கூடிய அந்த ஊழியர்களுக்கு எந்த விதமான பாது காப்பும் நாம் கொடுக்கவில்லை. அவர்களை சும்மா வேலையிலிருந்து நீக்கி விட்டோம். அவர்களுக்கு நாம் வேலை தேடி கொடுக்க வேண்டியது நம் கடமையாகும். ஆகவே, அப்போது எத்தனை பேர்கள் நியமிக்கப்பட்டார் களோ, அத்தனை பேருக்கும் நிரந்தரமான ஒரு வேலையை இந்த இலாகா

[மாதா கவுடர்]

[16th July 1969]

விலை மோட்டார் வெஹிகிள் இன்ஸ்பெக்டர்களாகவோ அல்லது வேறு வேலையோ கொடுத்து உதவ வேண்டுமென்ற ஒரு யோசனையை நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, சர்வேயைப் பற்றிச் சொல்லப்படுகிறது.

“Survey.—The technical staff of the Planning and Development Wing conducted a traffic survey of the districts except Nilgiris and Thanjavur and have assessed the traffic needs on various routes.”

நீலகிரி மாத்திரம் சர்வே செய்யப்படாமல் இருக்கக்கூடிய காரணம் புலப்படவில்லை. நீலகிரியில் பல சிறிய ரோடுகளில் பஸ் போடவேண்டிய நிலை இருக்கிறது. அங்கே ரோடுகள் அமைப்பதற்கு மலைப்பிராந்தியம், மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது என்ற நிலை இல்லாமல், இன்றைக்கு அங்கே ரோடுகள் அமைந்துகொண்டு வரக்கூடிய காரணத்தினால், இதையும் சர்வே செய்து, எந்த இடங்களுக்கு பஸ் போக்குவரத்து செய்து கொடுக்கலாம், மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்கலாம் என்ற முறையில் சர்வே செய்யவேண்டும். தஞ்சாவூர், நீலகிரி ஆகிய இடங்களை மாத்திரம் சர்வே செய்யாமல் வைத்திருப்பதன் காரணம் எனக்குப் புரியவில்லை. அதற்குப் பிறகு சர்வே எடுத்திருக்கிறார்களா என்பதும் தெரியவில்லை. சர்வே செய்யாமல் இருந்தால், உடனே சர்வே செய்யவேண்டும் என்று நான் பணிவோடு அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, புது ஆபரேடர்களுக்கு பெர்மிட் வழங்குவது சம்பந்தமாக ஒரு ஜி.ஓ. போட்டிருக்கிறோம். அதாவது ஜி.ஓ. நெ. 1298. அதில் “Preference may be given” என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. இதனால் பல பிரச்சனைகள் வருகின்றன. ஜில்லா கலெக்டருக்கு அந்த அதிகாரத்தைக் கொடுத்திருக்கும்பொழுது, “May be given” என்று இருப்பதால் கலெக்டர் எப்படிவேண்டுமென்றாலும் செய்து கொள்ளலாம். இதையெல்லாம் தவிர்ப்பதற்கு ஒரேயடியாகப் போட்டுவிட வேண்டும். “Should be given” என்று அப்படி அதை மாற்றிவிட்டால், இதனால் ஏற்படுகிற தொந்தரவுகள், தொல்லைகள் குறையும், அப்டீஸ்களும் குறையும். சந்தேகத்திற்கு இடமில்லாமல் போய்விடும். ஆகவே, இந்த நிலைமையை சர்க்கார் கவனத்தில் கொண்டு, இதை மாற்றி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, லாரிகளை இரவு நேரங்களில் ஓட்டக்கூடாது என்று முன்பு சொன்னோம். மறுபடியும் அதில் ஏதோ இடைஞ்சல் இருக்கிறது என்று, மதராஸ்க்கு காய்கரிகள் வருவதிலே ஏதோ கஷ்டம் இருக்கிறது என்று சொல்லப்பட்டதின் காரணமாக, அந்த உத்தரவை மாற்றி மறுபடியும் இரவில் லாரிகளை ஓட்டலாம் என்று சொன்னோம். இரவு நேரங்களில் தூக்கம் இல்லாமல் விழித்துக்கொண்டு டிரைவர்கள் லாரி ஓட்டுவதினால், அதிகமாக விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. இதைத் தவிர்ப்பதற்கு, எப்படியாவது காய்கரிகள் அல்லது வேறு அத்தியாவசியமான பண்டங்கள் மதராஸ் வருவதற்கு வேறு ஏதாவது வழி வகை செய்ய முயற்சி எடுத்துக் கொண்டு, லாரிகளை இரவில் ஓட்டக்கூடாது என்று மறுபடியும் உத்தரவு போடுவது தல்லது என்பதை நான் மிகவும் பணிவோடு தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

ஒவ்வொரு ரூட்டுக்கும் “Monopoly system” இருக்கக்கூடாது. “Monopoly system” இருந்தால், ஒருவர் மேலும் மேலும் அதிகமாக பஸ் ஓட்டிக் கொண்டிருக்கும் நிலைமை ஏற்படுகிறது. அதனால் சிறிய ஆபரேடர்களுக்கு அதிகமாக ஊக்கம் கொடுக்க முடியாத நிலை ஏற்படுகிறது. சிறிய ஆபரேடர்களுக்கு மேலும் அதிகமாக ஊக்கம் கொடுக்கவேண்டும். இப்பொழுது கொடுத்துக்கொண்டு வருகிறோம், இல்லையென்று சொல்லவில்லை. இப்பொழுது 15 எம்ஸ்களுக்கு உள்ளாக இருக்கும் ரூட்டுகளுக்கு சிறிய ஆபரேடர்களுக்குத் தான் ஊக்கம் கொடுக்கிறோம். இருந்தாலும், அவர்களுக்கு மேலும் அதிகமாக வாய்ப்பும், வசதியும் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

16th July 1962]

[திரு. ஜே. மாதா கவுடர்]

எல்லையில் உள்ள செக் போஸ்டுகளைப் பொறுத்த வரைக்கும், விற்பனை வரி இலாகா உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு, வண்டிகள் அங்கே வரும்பொழுது எம்.வி. ஆக்டின் கீழ் குற்றங்களை கண்டு பிடிப்பதற்கு அதிகாரம் இல்லை. நம்மிடத்தில் இருந்த அதிகாரிகளையும் அங்கிருந்து எடுத்து விட்டோம். இண்டர்-ஸ்டேட் பார்டர்களில் இருக்கிற செக் போஸ்டுகளிலாவது, நம் முடைய மாகாணத்திற்கும் மற்ற மாகாணத்திற்கும் உள்ள எல்லையில் அமைந்திருக்கிற செக் போஸ்டுகளிலாவது நாம் ஒரு அவலிஸ்டெண்டு இன்ஸ்பெக்டர் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதனால் எந்த விதமான அதிகச் செலவும் ஆகிவிடாது. இந்தத் துறையில் சம்பளம் கொடுப்பது குறைவு தான். ஆகவே, இந்த செக் போஸ்டுகளில் ஒரு அவலிஸ்டெண்டு மோட்டார் வெஹிகிள் இன்ஸ்பெக்டர் நியமித்து விட்டால், எந்த விதமான தொந்தரவும் ஏற்படாது என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

(The time bell was rung.)

SRI J. MATHA GOWDER : I will finish within a few minutes.

அடுத்தபடியாக, மெயின் ரோடுகளில், “வீல் பேஸ்” செக் செய்வதற்கு ஒரு நிரந்தரமான இலாகாவை ஏற்படுத்த வேண்டும். வேறு மாகாணங்களிலிருந்து நம்முடைய மாகாணத்திற்கு வரக்கூடிய லாரிகள் அதிகமாக “லோடு” ஏற்றிக்கொண்டு வருகின்றன. அதனால் பல விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன. மெயின் ரோடுகளில் “வீல் பேஸ்” செக் பண்ணுவதற்கு ஒரு “எம்.வி.” இன்ஸ்பெக்டர் நியமிக்கவேண்டும் என்று நான் தாழ்மையோடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

‘ஆர்.டி.ஓ’ அபாயிண்டுமெண்டு சம்பந்தமாக ஒரு கருத்தைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். ‘ஆர்.டி.ஓ’ டெக்னிக்ஸ் குவாலிபிகேஷன் உள்ளவராக இருந்தால் நல்லது என்று எனக்குத் தோன்றுகிறது. அப்படி ஆர்.டி.ஓ. டெக்னிக்ஸ் குவாலிபிகேஷன் உடையவராக இருந்தால், எம். வி. இன்ஸ்பெக்டர் காம்புக்குப் போகும்போது வண்டிகளுக்கு லைசென்ஸ் கொடுப்பது, பின்னஸ் ஸர்டிபிகேட் கொடுப்பது போன்ற வேலைகளை அவரே கவனிக்க முடியும். ஆகவே, டெக்னிக்ஸ் குவாலிபிகேஷன் உள்ளவர்களை ஆர்.டி.ஓவாக போடுவது நல்லது. டிபார்ட்மெண்டு மூலமாகவோ அல்லது வேறு டிபார்ட்மெண்டுகளிலிருந்தோ அல்லது நேரடியாகவோ நாம் போடுவதில் கூட இதில் ஒன்றும் சிரமம் இருக்காது என்று சொல்லிக்கொண்டு, எனக்குப் பேசுவதற்கு சந்தர்ப்பம் கொடுத்த சபா நாயகர் அவர்களுக்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. பி. வி. சீராமுலு : மாமன்றத் தலைவர் அவர்களே, இப்பொழுது கொண்டுவரப்பட்டிருக்கும் மோட்டார் மான்யக் கோரிக்கையின் பேரில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையின் பேரில் ஓரிரண்டு வார்த்தைகள் கூற இருக்கிறேன். இந்த ஆண்டு லாரிகளுக்கும், மோட்டார் வாகனங்களுக்கும் வரி போட்டிருப்பது எல்லோருக்கும் நன்றாகத் தெரியும். அப்படிப் போடும்படியான காலத்தில், லாரிகளுக்குப் போடப்பட்ட வரியானது மூன்று லாரிகளுக்கு மேல் போடப்படும் வரியைப் பார்த்தால், அவர்கள் தாங்கும்படியான தன்மையில் இருக்கிறது. மூன்று லாரிகளுக்கும் குறைவாக வைத்திருக்கும் லாரி சொந்தக்காரர்களைக் கேட்கும்போது, நாங்கள் மிகவும் கஷ்டமான நிலைமையில் இருக்கிறோம். ஓரிரண்டு லாரி வைத்துக்கொண்டிருக்கக்கூடியவர்கள் மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறோம், எங்களுடைய தொழிலாளர்களுடைய பிரச்னையை எங்களுக்குத் தீர்க்க முடியவில்லை என்று குறிப்பிடுகிறார்கள். ஆகவே, சிறிய லாரி முதலாளிகளுக்கு அரசாங்கம் வரியிலிருந்து விலக்குக் கொடுக்கும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் வசதியைப் பொறுத்தவரையில், நமது மாநிலத்தில் நல்ல முறையில் போக்கு வரத்து நடக்கிறது என்று கேள்விப்படுகிறேன். இங்கிருந்து புறப்படும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் ஓரளவுக்கு அரசாங்கத்தால் நல்ல முறையில் விடப்படுகிறது. லீட்டன், அகாமடேஷன்,

[திரு. பி. வி. சீராமுலு]

[16th July 1962]

நல்ல முறையில் அமைந்திருக்கிறது. ஆனால், தனியார் துறையில் விடப்படும் பஸ் வசதிகளைப் பார்க்கப்போனால், மிகவும் மோசமாகவும், மட்டரகமாகவும் இருக்கிறது. ஒன்று நான் கூற விரும்புகிறேன். எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் என்று சொல்லி சில தனிப்பட்ட முதலாளிகள் எக்ஸ்பிரஸ் போர்டை வைத்துக்கொண்டு, கிட்டத்தட்ட 45 அல்லது 50 பேர்கள் போகும் படியான பஸ்களை ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் தனிப்பட்ட நபர்கள் தங்கள் வருவாயை பெருக்கிக்கொண்டிருக்கிறார்களே தவிர, ஜனங்களுக்கு வேண்டிய உதவி செய்யவில்லை. வசதி செய்து கொடுக்கவில்லை. நமது மாநிலத்திலே குறிப்பாக சேலம் மாவட்டத்தில் தனியார் துறையில் நடத்தப்படும் சில பஸ்களைப் பார்த்தால், உதாரணமாக என்.எஸ். கம்பெனி நடத்தும் பஸ்களைப் பார்த்தால், சேலத்திலிருந்து கிருஷ்ணகிரிக்குப் போக வர 140 மைல் ஆகிறது. 140 மைல், 142 மைல் இருந்தால்கூட, அந்த பஸ்களில் 43 அல்லது 50 டிக்கெட்டுகள் ஏற்றிக் கொண்டு போகிறார்கள். பெண்ட்ஸ், வண்டி அல்லது 'லேலண்டு' வண்டியை ஓட்டுகிறார்கள். 'பெண்ட்ஸ்' வண்டி முன் சக்கரத்தின் பேரில் ஒரு வீட் போட்டிருக்கிறார்கள். அந்த வண்டியினுடைய முகப்பு முன்னுடைய இருப்பதினால், சக்கரத்தின்மீது போடப்பட்டுள்ள வீட்டில் உட்கார்ந்து போகிறவர்கள், அங்கத்தினராக இருந்தாலும்கூட, தோழராக இருந்தாலும்கூட, காலே நீட்டினால் சுகிறது, காலே மடக்கினால் பின்னால் இடிக்கிறது. ஆகவே காலே ஒரே வாட்டத்தில் வைத்துக்கொண்டு 140 மைல் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய சாதனையை அவர்கள் செய்ய வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸர்வீஸ் கொடுத்திருப்பது, அவர்கள் தங்கள் வருவாயைப் பெருக்கிக்கொள்வதற்கு அதிகமான வீட்டுகள் போடுவதற்குத்தான் ஹேதுவாக இருக்கிறது தவிர, சர்க்கார் பஸ் 'எக்ஸ்பிரஸ் மென்' நடத்தும் பஸ்களில் இருப்பதுபோல் வசதியில்லை. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தும் பஸ்ஸாக இருந்தால், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாட் கொடுத்தால், கிட்டத்தட்ட 30 அல்லது 35 வீட்டுகள் போட்டால்தான் நாம் கொடுக்கும் பணம் அதிகமாக இருந்தாலும், அவர்களுக்கு நன்மையுண்டு. ஜனங்களும் ஓரளவுக்கு நன்மை பெற முடியும். அதனால், அரசாங்கம் இனிமேலாவது எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸுக்கு லைசென்ஸ் கொடுக்கும்போது 30-லிருந்து 35 வீட்டுகளுக்கு அதிகமாகப் போடாமல் இருக்கும்படியான நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று தாழ்மையோடு கோருகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் நிற்கும் நிலையங்களை எடுத்துக்கொண்டால், மழைக் காலங்களில் பஸ்களிலிருந்து கீழே இறங்குவதுகூட கஷ்டமாக இருக்கிறது. அப்பேர்ப்பட்ட நிலையங்கள் தமிழகத்தில் பெரும்பாலும் இருக்கின்றன. அவை சேலம், பெங்களூர், ஹோசூர், கிருஷ்ணகிரி. தருமபுரியிலுள்ள நிலையங்கள், குறிப்பாக தருமபுரி, கிருஷ்ணகிரி, ஹோசூர் ஆகிய மூன்று நிலையங்களிலே பிரயாணிகள் பஸ்களிலிருந்து இறங்கி காலடி வைத்தால் ரொம்பவும் அசிங்கமாக இருக்கிறது. ஆகவே, இந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளையெல்லாம் நல்ல முறையிலே வைத்திருக்க வேண்டுமென்று சம்பந்தப்பட்ட பஞ்சாயத்துக்களுக்கோ, அல்லது முனிசிபாலிட்டிகளுக்கோ சர்க்கார் உத்தரவிட வேண்டும். மேலும் இந்த பஸ் நிலையங்களிலே குடி தண்ணீர்க் குழாய்களை அமைக்கவும், சிறுநண்டிச்சாலைகள் அமைக்கவும் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பல ஜங்ஷன்கள் கூடும்படியான இடங்களில் இந்த பஸ் நிலையங்கள் இருப்பதால், பல ஸ்தாபனங்கள் நடத்தும் மோட்டார் கம்பெனிகளும் அங்கிருப்பதன் காரணமாக ஒரு பஸ்ஸிலிருந்து வேறொரு பஸ்ஸிற்கு மாற்றவேண்டியிருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட சமயங்களில், அதிகமான நேரம் இல்லாத காரணத்தினால், பஸ் நிலையங்களிலேயே சிறுநண்டிச்சாலைகள் வைத்தால் பிரயாணிகள் சாப்பிடுவதற்கு உதவியாக இருக்கும். சில இடங்களிலே சாப்பிடுவதற்கு வெளியே சென்றால், அடுத்த பஸ் புறப்படும் நேரம் சரியாகத் தெரியாததால், அந்த பஸ் புறப்பட்டு விடுகிறது. ஆகவே,

16th July 1962]

[திரு. பி. வி. சீராமுலு]

இம்மாதிரி பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலே கான்கிரீட்டோ அல்லது தாரோ போட்டு சரிவர ரோடுகளைச் செப்பனிடவும், தண்ணீர்க் குழாய்களையும், சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும் அமைப்பதற்கும் சர்க்கார் உத்தரவு போடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் நிலையங்களிலிருந்து புறப்படும் பஸ்கள் சில ஊர்களின் மத்தியில் செல்லுகின்றன. ஒவ்வொரு ஊரிலும் ஏறத்தாழ 20 அல்லது 22 அடி அகலத்தில்தான் ரோடுகள் அமைந்திருக்கின்றன. 10,000 அல்லது 20,000 மக்கள் வாழும் பகுதிகளிலே பஸ்கள் செல்லும் பொழுது ஏதாவது ஒரு திருப்பத்தில் ஒரு பையனோ அல்லது வேறு யாராவது, இந்த பஸ் வருகிறது என்று தெரியாத நிலைமையில் குறுக்கிடுவதால் விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, இந்த மாதிரி உள்ள இடங்களில் ஊரை விட்டுப் பக்கத்திலே பை-பாஸ் ரோடுகள் போடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, லோகல் ஷாப்பிங் சர்வீஸ் சில மாநிலங்களிலே நடைபெறுகிறது. இந்த சர்வீஸ் 20 மைல்களுக்கு உட்பட்டு நடத்தப்பட்டு வருகிறது. அந்தந்த பஞ்சாயத்து யூனியன் எல்லையிலே அரசாங்க பஸ்களோ, அல்லது எக்ஸ்-சர்வீஸ்மென் நடத்தும் பஸ்களோ ஓடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அல்லது சம்பந்தப்பட்ட பஞ்சாயத்து யூனியன் களை ஏதாவது பஸ்கள் வாங்கி நடத்துவதற்கு அனுமதி கேட்டால் அவைகளுக்கு அனுமதி கொடுத்து, இந்த மாதிரி ஷாப்பிங் சர்வீஸ் நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கனம் அமைச்சர் திரு. ராமையா அவர்கள் சென்ற தடவை என்னுடைய தொகுதிக்கு வந்திருந்தார்கள். அப்பொழுது பனந்தூர் கிராமத்திற்கு வந்தபொழுது, வயது முதிர்ந்த ஒருவர் அமைச்சர் அவர்களிடம், “நீங்கள் இந்த ஊருக்கு வந்து போனாலும், பஸ்கள் வருவதில்லை” என்று சொன்னார். உடனே அமைச்சர் அவர்கள் சம்பந்தப்பட்ட அதிகாரிகளைக் கூப்பிட்டு அன்றைய தினமோ, அல்லது மறுநாளிலிருந்தோ அங்கே பஸ்களை நிறுத்தும்படிச் செய்வதற்கு உத்திரவிடும்படி ஆணையிட்டார். அதற்குப் பிறகு கொஞ்சகாலம் இந்த பஸ்கள் அந்த ஊரில் நின்றன. ஆனால் இப்பொழுது என்ன காரணத்தினாலோ அந்த இடத்திலே பஸ் நிற்காமல் வேறு இடத்திலே நிற்பதற்கு பஸ் முதலாளிகள் ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். பஸ் முதலாளிகளின் ரொபத்தைக் கருதியோ, அல்லது பஸ்ஸை நிறுத்த வேண்டிய இடத்தில் வசதியின்மையின் காரணமாக வேறு இடத்திற்கு மாற்றி இருக்கிறார்களோ தெரியவில்லை. ஆனால், இது மக்களின் வசதியை ஒட்டிச் செய்யப்படவில்லை. ஆகவே இப்பேர்ப்பட்ட சிற்றூர்களிலே பஸ்களை நிறுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்வதற்கும், மேலும் பஸ்கள் பாருர்வழியாகச் செல்லுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்வவேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் அவர்களிடமிருந்து தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன், மேலும் சேலம் தலைநகரிலிருந்து திருப்பதிக்கு ஒரு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸும், கிருஷ்ணகிரியிலிருந்து பழனிக்கும், பாண்டிச்சேரியிலிருந்து பெங்களூருக்கும், சென்னையிலிருந்து ஹைகோஸ்க்குக்கும் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடும் படி சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

கடைசியாக, இந்த எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விடுவதற்கு லைசென்சுகள் கொடுக்கும் பொழுது, எக்காரணத்தைக் கொண்டும் 30 அல்லது 35 வீட்டுகளுக்கு மேல் அனுமதிக்கக் கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சென்ற ஆண்டிலே நான் மைசூர் ஸ்டேட்டில் பெங்களூரிலிருந்து பெல்காமுக்குச் சென்றேன். ஏறத்தாழ 310 மைல் தூரம் இருக்கிறது. அந்த பஸ்களுக்கு டைலக்ஸ் கோட்கள் என்று பெயர் வைத்திருக்கிறார்கள். அவைகளுக்கு இரண்டாவது கிளாஸ் டிக்கட் கட்டணம் வாங்குகிறார்கள். காலே 6 மணிக்முப் புறப்பட்டு மாலை 6 மணிக்மு நான் அங்கே போய்ச் சேர்ந்தேன். அதேபோல் நம்முடைய மாநிலத்திலும் இம்மாதிரி டைலக்ஸ் கோட்கள்விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, எனக்கு இப்பொழுது பேச வாய்ப்பினை அளித்தமைக்கு கனம் சபாநாயகர் அவர்களுக்கு எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

[16th July 1962]

* திரு. அ. ராகவ ரெட்டி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, பஸ்களைப் பற்றிச் சொல்லும் பொழுது, குறிப்பாக சென்னையில் ஓடும் சர்க்கார் பஸ்களைப்பற்றி கனம் அங்கத்தினர்கள் யோசனை கூறினார்கள். என்னைப் பொறுத்த வரையில்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : சர்க்கார் பஸ்களைப் பற்றிய மானியம் வேறு இருக்கிறது. தனிப்பட்ட நபர்கள் நடத்தும் பஸ்களைப்பற்றித் தான் இப்பொழுது விவாதம் நடக்கிறது.

திரு. அ. ராகவ ரெட்டி : அதைப் பற்றி கனம் அங்கத்தினர்கள் சிலர் பேசினார்கள் என்பதனால்தான் நான் அதைக் குறிப்பிட்டேன்.

பஸ் பர்மிட்டுகள் கொடுப்பதற்கு ஏன் இம்மாதிரி விதிகளைப் போட்டிருக்கிறார்கள் என்பது புரியவில்லை. ஒவ்வொரு தடவையும், பஸ்கள் ஓட்டுவதற்கு பர்மிட் கொடுக்க வேண்டுமென்று இரண்டு அல்லது மூன்று மனுக்கள் போட்டால் ஏதோ அடிப்படையில் மார்க்குகள் போட்டு, அவர்களுக்கு கொடுக்கக்கூடாது, இவர்களுக்குத்தான் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லி கடைசியாக ஒருவருக்கு பர்மிட் கொடுக்கிறார்கள். இதன் காரணமாக அப்பீலுக்கு மேல் அப்பீல் செய்து பஸ் முதலாளிகள் ஆயிரக்கணக்கான ரூபாயைச் செலவழிக்கிறார்கள். இரண்டு மூன்று வருஷங்களும் ஆகின்றன. இதன் காரணமாக எந்த ரூட்டிலே பஸ் போடவேண்டுமென்று நினைக்கிறார்களோ அது நடப்பதில்லை. உதாரணமாக, எங்கள் பகுதியிலே மதுராவிலிருந்து பாலவாக்கம் செல்வதற்கு ஒரு பஸ் விடுவதற்காக பல வருஷங்களாக முயற்சி செய்து கொண்டு வருகிறோம். சில ஆண்டுகளுக்கு முன்பு பாகல்மேட்டில் ஒரு மகாநாடு நடந்த பொழுது நமது முதல் அமைச்சர் அவர்கள் அங்கே வந்திருந்தார்கள். அவர்களிடம் கேட்டுக் கொண்டதற்கு ஒரு பஸ் விடப்படும் என்று சொன்னார்கள். அது சம்பந்தமாக செங்கல்பட்டு கலெக்டர் ஆபீசிலும் ஒரு முடிவு எடுக்கப்பட்டது. இந்தச் செய்தி பத்திரிகைகளிலும் வந்திருக்கிறது. நானும் அந்தச் செய்திக் குறிப்பை பத்திரமாக வைத்திருக்கிறேன். இது வரையிலும் பஸ் விடப்படவில்லை. ஏற்கனவே நடத்தி வரும் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் அதற்கு ஏதோ ஆட்சேபனை செய்வதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். நமது சர்க்கார் பல லட்சக்கணக்கான ரூபாய்களைச் செலவழித்து ரோடுகளைப் போடுகிறார்கள். அப்படி இருக்கும் போது இப்பொழுது ஓடும் பஸ்களோடு இன்னும் இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ்கள் விட்டால் ரோடு ஒன்றும் கெட்டுப் போய்விடாது. மேலும் பஸ்களைப் போட்டால் பஸ் முதலாளிக்கு நஷ்டம் வரும் என்ற ஒரே காரணத்திற்காக மக்கள் கஷ்டப்படுவது முறையல்ல.

செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலே ஒரு மாதத்திற்கு முன்பு ஒரு ஆர்.டி.ஓ. இருந்தார். அவரைப்பற்றி ஒரே புகார் எங்கு பார்த்தாலும் இருந்தது. ஆனால் அது ஒரு விதத்தில் நன்மையாகத்தான் இருந்தது. அவர் பஸ் முதலாளிகள் எல்லோருக்கும் வேண்டியவர் என்று எல்லோரும் கூறினார்கள். அதற்குப் பல காரணங்களுண்டு. பஸ்களில் ஓவர் லோட் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது புதியதாக ஒரு ஆர். டி. ஓ. வந்திருப்பதால் முன் மாதிரி ஓவர் லோட் செய்ய முடிவதில்லை. காரணம், இவர்கண்டிப்பாக இருப்பதாகச் சொல்லுகிறார்கள். இப்பொழுது ஒரு பஸ்வரில் கூட இடம் கிடைப்பதில்லை. நான் சென்ற சனிக்கிழமை மாலை பாலவாக்கம் போக வேண்டும் என்று தங்கசாலை பஸ் ஸ்டாண்டுக்குப் போன போது அங்கே சுமார் ஆயிரம் பேர்கள் இருந்தார்கள். மாலை ஐந்து மணிக்கு எல்லா பஸ்களும் போய் விட்டன. பிறகு ஏதாவது ஒரு பஸ்ஸை விட வேண்டும் என்று எல்லோரும் சொன்னார்கள். சிலர் என்னிடம் சொல்லி அதற்கு ஏற்பாடு செய்யச் சொன்னார்கள். நானும் அதற்கு வேண்டிய முயற்சியை எடுத்துக் கொண்டேன். அதற்குப் பஸ் முதலாளிகள் ஒத்துக் கொள்ளவே இல்லை. இப்பொழுது புதிய ஆர்.டி.ஓ. வந்திருக்கிறார். இவர் அதற்கு அனுமதி கொடுக்கமாட்டார் என்று அங்குள்ள ஒரு பஸ் முதலாளி சொல்லிவிட்டார். இதற்கு முன் இருந்தவர் ரொம்ப நல்லவர், அவர் இருந்தால் இன்னொரு பஸ்ஸை விடச் சொல்லுவேன். ஆனால் இப்பொழுது வந்திருக்கக் கூடியவர் அப்படி விட்டால் கண்டிப்பார் என்று அங்குள்ள ஒரு முதலாளி சொல்லி விட்டார். மாலை நேரம்

16th July 1962] [திரு. அ. ராகவ ரெட்டி]

களில் அதிகப்படியான பிரயாணிகள் இருக்கக் கூடிய இடங்களில் பிரயாணிகள் அதிகப்படியான பஸ் வேண்டும் என்று கேட்டால் ஏன் அதிகப்படியாக விடக்கூடாது என்று கேட்கிறேன். பஸ் முதலாளிகள் பஸ் விடுவதற்குத் தயாராக இருந்தால் ஏன் விடக்கூடாது? ஆகவே அதிகப்படியாக பஸ் விடுவதற்கு தேவை இருந்தால், அங்கு விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

தங்கசாலையிலிருந்து புறப்படும் எல்லா ரூட்டுகளிலும் ஏதாவது ஒரு அதிகாரி இரண்டு மூன்று நாட்கள் சென்று பார்த்தால் அங்கே ஜனங்கள் எவ்வளவு கஷ்டப்படுகிறார்கள் என்பதைத் தெரிந்து கொள்ளலாம். நம் முடிய மாநிலத்தில் மற்றப் பகுதிகளில் எப்படி இருக்கிறதோ எனக்குத் தெரியாது. ஆனால் தங்கசாலையிலிருந்து போகக்கூடிய ரூட்டுகளைப் பற்றி எனக்கு நன்றாகத் தெரியும். அங்கு சென்று பார்த்தால் ஜனங்கள் நிற்பதற்குக் கூட நல்ல வசதி கிடையாது. அதற்கு வசதி உடனே செய்யப்பட வேண்டும். அந்த இடத்தில் குழந்தைகளுடன் தாய்மார்கள் தங்குவதற்குக் கூட வசதி செய்துகொடுக்கப்படவில்லை. வெய்யிலில் அவர்களால் நிற்க முடியவில்லை. பஸ்களுக்காக காத்துக் கிடக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. பஸ் வசதிகள் இல்லா விட்டாலும் ஜனங்கள் போய்க்கொண்டு தானிருக்கிறார்கள். ஆகவே இந்த நிலையை மாற்றி அமைக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதன் காரணமாக பல பிரயாணிகள் லாரிகளில் சென்று கொண்டிருக்கிறார்கள். சமீபத்தில் என்னுடைய தொகுதியைச் சேர்ந்த ஊத்துக்கோட்டையைச் சேர்ந்த சுமார் பதினெட்டுப் பேர்கள் லாரியில் சென்று விபத்துக்குள்ளாகி ஜெனரல் ஆஸ்பத்திரியில் இருந்தார்கள். இதை விட வேறு உதாரணம் தனியாகக் கூற வேண்டிய தில்லை. நல்ல அதிகாரிகளை நியமித்து 24 மணி நேரமும் அங்கு செல்லு கின்ற லாரிகளைத் தடுத்துப் பார்க்கச் சொல்ல வேண்டும். அதைப் பார்த்தால் இப்படி ஆயிரக்கணக்கான பிரயாணிகள் லாரியில் செல்வதைப் பார்க்கலாம். இன்றைக்கு நமது கனம் நிதி அமைச்சருக்கு நன்றாகத் தெரியும் எங்கள் தொகுதியைப்பற்றி. அங்கு ரோடுகளை ரொம்பவும் அழகாகத்தான் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே அந்தப் பகுதியில் பஸ் பர்மிட்களை இன்னும் அதிகமாகக் கொடுக்குமாறு இன்னொரு முறை கேட்டுக் கொண்டு, ஏன் உரையை இத்துடன் முடித்துக் கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். எஸ். மணி : கனம் சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் போக்குவரத்து மானியத்தின்மீது கொண்டு வந்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களை நான் சொல்லிக் கொள்ள விழைகிறேன். மோட்டார் தொழிலைப்பற்றி நாம் விவாதிக்கும் போது அதில் பணியாற்றுகிற தொழிலாளர்களை முதலில் நம் முடிய சிந்தனைக்குக் கொண்டு வரவேண்டும். முன்பெல்லாம் ஒரு மோட்டாரில் வேலை செய்து கண்டக்டர் டிரைவர் இவர்கள் பணியாற்றும்போது சாதாரணமாக மோட்டாரில் முப்பது பேர்களுடனான அமருவார்கள். அவ்வளவு வீட்டுகள் தான் இருந்தன. ஆனால் இன்றைய தினம் அறுபது பேர்கள் பிரயாணம் செய்யும் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. இப்பொழுது பஸ்களில் அறுபது பேர்களுக்கு வீட்டுகள் இருக்கின்றன. அதாவது முப்பது பேர்கள் சென்று கொண்டிருந்த பஸ்களில் இப்பொழுது 60 பேர்கள் பிரயாணம் செய்து வருகிறார்கள். இதனால் பஸ்களில் வேலை செய்யக் கூடிய டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்குத்தான் கஷ்டமாக இருக்கிறது. முப்பது பேர் பிரயாணம் செய்தபோது இவ்வளவு கஷ்டம் கிடையாது. முப்பது பேர்களுக்கு ஒரு கண்டக்டர் என்று இருந்ததை, இன்றைய தினம் அறுபது பேர்களுக்கு ஒருவர் என்று இருப்பதால் கண்டக்டர்களுக்கு வேலை பார்க்க கஷ்டமாக இருக்கிறது. அறுபது பேர்கள் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பஸ்களானால் இரண்டு கண்டக்டர்களைப் போட வேண்டும், அந்த அளவில் இந்தச் சட்டத்தை திருத்தி அமைக்க வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக இன்றைய தினம் லைசென்சிங் அதாரிட்டி இருக்கிறார். ஆர்.டி.ஓ. லைசென்சு வழங்குகிறார். அவருக்குக் கீழ் எம். வி.

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[16th July 1962]

இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்கிறார்கள். இவர்கள் பஸ் முதலாளிகள் மீதும் டிரைவர் கண்டக்டர்கள் மீதும் குற்றச் சாட்டைக் கொண்டு வருகிறார்கள். அதை விசாரிக்கக்கூடிய அதிகாரம் ஆர்.டி.ஓ. விடம் இருக்கிறது.

(திரு. அ. ராகவ ரெட்டி தலைமை.)

ஆகவே அவரே குற்றத்தைச் சுமத்திவிட்டு, அவரே விசாரிக்க வேண்டுமென்று சொன்னால் எப்படி நியாயம் கிடைக்கும் என்பதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும். நியாயம் எந்த அளவில் கிடைக்கும் என்பதை யோசித்துப் பார்க்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இன்றைய தினம் தனியார் ஓட்டுகிற பஸ்களில் ஐம்பது பேர்கள் பிரயாணம் செய்யக்கூடிய பஸ் என்றால் அதற்கு மேல் ஒருவர் இருவர் ஏறினால் கூட, ஓவர் லோட் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய அரசாங்கம் நடத்துகிற அதாவது சென்னை நகரத்தில் ஓடுகிற பஸ்களில் சாதாரணமாக ஐம்பது பேர்கள் செல்லுகின்ற பஸ்களில் 75 பேர்களை ஏற்றிச் செல்லுகிறார்கள். உள்ளப்படிவே இதை மாற்றி அமைக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அரசியலார் நடத்தும் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் சரியானபடி நடந்தால்தான் மற்றவர்களுக்கு அது வழிகாட்டியாக இருக்கும். அந்த முறையிலாவது இதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். நாம் சரியாக நடந்தால்தான் மற்றவர்களும் சரியாக நடப்பார்கள் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக லைசென்சு “ரின்யுவல்”. கண்டக்டர் டிரைவர் என்று சொன்னால் ஒரு வருடத்திற்கு முன்பு ரூபாய் என்று அவர்களுக்கு கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள். மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை லைசென்ஸை புதியதாக ரின்யு செய்து கொள்ள வேண்டியதாக இருக்கிறது. அப்பொழுது அவர்கள் ஒன்பது ரூபாய் கட்ட வேண்டியதாக இருக்கிறது. வேலை இல்லாமல் இருப்பவர்களுக்கு அப்படி ஒரே சமயத்தில் ஒன்பது ரூபாய் கிடைக்காத காரணத்தால் தங்களுடைய லைசென்ஸ்களை புதுப்பித்துக் கொள்ள முடியாமால் விட்டுவிடுகிறார்கள். அதனால் அவர்களிடையே வேலையில்லாத திண்டாட்டம் அதிகரித்திருக்கிறது. ஒன்பது ரூபாய் கொடுக்க முடியாத நிலையில் உள்ளவர்களுக்கு சர்க்கார் கொஞ்சம் சலுகை கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அத்துடன் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை என்று இல்லாமல் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை என்று அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அப்படி மாற்றி அமைத்தால் நலமாக இருக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ் பர்மிட்டுகள் வழங்குவது. பஸ் பர்மிட்டுகளைக் கொடுக்கும் போது யார் யாருக்கு நாம் பர்மிட்டுகளைக் கொடுக்கிறோமோ அவர்கள் ஒரு ஆண்டு கழித்து வேறு ஒருவருக்கு லாபம் வருகிறது என்று அதிகமான விலைக்கு மாற்றி விடுகிறார்கள். அப்படி மாற்றக்கூடிய நிலைமை இன்றைய தினம் இருக்கக்கூடாது. சிலருக்கு பர்மிட்டு தேவை யில்லை என்று சொன்னால் அதை அவரே மற்றொருவருக்கு விற்காமல் அதைச் சர்க்காரிடமே “சரண்டர்” செய்ய வேண்டும், அல்லது பர்மிட் தேவை இல்லை என்று சொன்னவுடன் அதை வேறு ஒருவருக்கு மாற்றிக் கொடுக்கக் கூடிய அதிகாரம் சர்க்காருக்கு இருக்க வேண்டும் என்பது தான் என்னுடைய கோரிக்கை. ஆகவே பர்மிட் கொடுத்த பிறகு அதை எந்த ஸ்தாபனமாக இருந்தாலும் பர்மிட் வேண்டாம் என்று நினைத்தால் அதை அரசாங்கத்தினிடமே “சரண்டர்” செய்து விடவேண்டும். அவர்களே மற்றவருக்கு விற்பனைக்கூடாது. இதற்கும் வழிவகை செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல. இன்றைய தினம் பல நிர்வாகஸ்தர்கள் தங்களிடம் இருக்கக்கூடிய பஸ்கள் லாரிகளை தங்களையே குடும்பத்திலுள்ளவர்களுக்கு பலருக்கு மாற்றி விடுகிறார்கள். அதனால் அதிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கு மோட்டார் போக்குவரத்துச் சட்டத்திலுள்ள சலுகைகளை அடைய முடிய

16th July 1962]

[திரு. எம். எஸ். மணி]

வில்லை. ஐந்து பேர்களுக்கு குறைவாக வைத்துக் கொண்டு நடத்துகிற ஒவ்வொரு கம்பெனியும் இப்படிச் செய்கிறார்கள். ஆகவே இப்படி மாற்றக் கூடாது என்ற விதியையும் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இல்லாவிட்டால், தொழிலாளர்களுக்கு சட்டத்திலுள்ள சலுகைகள் கிடைக்க முடியாத நிலைமைதான் நீடிக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். அதைப்போலவே பெரிய கம்பெனிகள் சிறிய கம்பெனிகள் வொர்க்ஷாப்புகள் வைத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று இருந்தாலும் சிலர் அப்படி வைத்துக் கொள்வதாகவே இல்லை. ஐந்தாறு பஸ்கள் இருந்தாலும் வொர்க்ஷாப்புகள் வைத்துக்கொள்வது இல்லை. வொர்க்ஷாப் என்று போட்டிருக்கிறார்களே தவிர அங்கே எந்த விதமான லேகனும் வைத்துக்கொள்வது இல்லை. அதன் காரணமாக அந்த பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்வதற்குப் பயமர்க இருக்கிறது. தப்பித் தவறி பிரயாணம் செய்து விட்டாலோ அந்த பஸ்ஸில் யாராவது கர்ப்ப ஸ்திரீ இருந்து விட்டாலோ ஆஸ்பத்திரிக்குப் போக வேண்டியதில்லை. பஸ்ஸிலேயே பிரசவம் ஆகிவிடுவதைப் பார்த்திருேம். இப்படிப்பட்ட பஸ்களுக்கு எல்லாம் லைசென்சுகள் வழங்குகிறார்கள். இப்படி வழங்கலாமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். 11-00 a.m.

ஆகவே அவற்றையும் மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதற்கெல்லாம் எம். வி. இன்ஸ்பெக்டர் ஒரு சர்ட்டிபிகேட் கொடுத்தால் போதும். அந்த நிலைமையையும் இன்றைய தினம் மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். பஸ் நிர்வாகத்தில் ஆண்டுக்கு ஒரு முறை மரியாதை வாரம் என்று ஒரு வாரத்தைக் கொண்டாட வேண்டும் என்கிறார்கள். அந்த ஒரு வாரத்தில் மட்டும் தான் மரியாதை செலுத்த வேண்டுமா? அதற்கு முன்பும், பின்பும் மரியாதையாக நடந்து கொள்ள வேண்டியதில்லையா? இது குறிப்பிட்ட தொழிலாளர்களுக்கும், நிர்வாகத்திற்கும் அவமானத்தைத் தேடித்தரவில்லையா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். உண்மையில் மரியாதை வாரம் என்ற இந்த வாரத்தில் வண்டியில் ஏறுகிறவர்கள் ஏறும் போதே “என்ன கண்டெக்டர் ஐயா மரியாதையாக இன்று நடந்து கொள்ளுங்கள்” என்று சொல்லிக் கொண்டு ஏறுவதும் அதற்கு அவர் “நீங்கள் மரியாதையாக ஏறுங்கள்” என்று சொல்லுவதும் இப்படி அதிகமான குழப்பங்கள் ஏற்படுகின்றனவே தவிர, மரியாதையாக நடந்து கொள்ள இது பயன்படவில்லை. ஆகவே ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஒரு வாரத்தில் மட்டிலும் மரியாதை வாரம் கொண்டாட வேண்டும் என்று தனியாக விதித்திருப்பதை எடுத்து விட வேண்டும், இது தேவையில்லை என்று நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து கடைசியாக நான் சொல்ல விரும்புவது, அரசாங்கம் இந்தத் துறையில் நல்ல வருவாயை எதிர்ப்பார்க்க வேண்டுமென்பது எங்களுடைய ஆசை. காஞ்சிபுரத்தில் கருநாசுவம் நடந்தது. ஒன்பது நாள் அவ்விழா நடைபெறும். அந்த ஒன்பது நாட்களுக்கும் சர்க்கார் ஏன் தங்களிடம் இருக்கும் “ஸ்பேர்” பஸ்களை ஸ்பெஷல் பஸ்களாக அந்த ரூட்டில் விடக்கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன். இவ்வாண்டு முதல் மூன்று நாள் ஐந்து பஸ்களை விட்டார்கள். அதற்குப் பிறகு ஒரு தனியார் கம்பெனி ஸ்பெஷல் பஸ்களை விடுவதற்கு அனுமதித்துவிட்டார்கள். எஸ்.எல்.என்.எல். கம்பெனியார் அப்படி ஸ்பெஷல் பஸ்களை விட்ட போது இங்கிருந்து காஞ்சிபுரம் போவதற்கு ஒரு சார்ஜ் வாங்கினார்கள். அங்கிருந்து வருவதற்கு ஒரு சார்ஜ் வாங்கினார்கள். இதனால் பொது மக்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் பல சச்சரவுகள் நடந்திருக்கின்றன. ஏன் அந்த ஒன்பது நாட்களிலும் அரசாங்கமே தங்களிடம் இருக்கும் “ஸ்பேர்” பஸ்களை விட்டிருக்கக் கூடாது என்பதை எண்ணிப் பார்க்க வேண்டும். தேர்தல் செல்வை அவர்கள் ஈடு கட்டிக் கொள்வதற்குத்தான் இப்படிச் செய்தார்களோ என்று நான் கருதுகிறேன். அந்த முறையை தயவு செய்து கனம் அமைச்சர் அவர்கள் மாற்ற வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இறுதியாக அட்வைசரி கமிட்டியைக் கலைத்துவிட்டிருக்கிறார்கள். அந்த அட்வைசரி கமிட்டியிலே எம்.எல்.ஏ., எம்.எல்.ஸி., மற்ற போலீஸ் அதிகாரிகள், ஆர்.டி.ஓ. ஆகியவர்கள் அதில் இருந்தால் லைசென்சு

[திரு. எம். எஸ். மணி]

[16th July 1962]

வழங்கப்படும் போதே எல்லா விஷயங்களையும் நன்கு பரிசீலனை செய்து கொடுக்க முடியும். அப்படியின்றி ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரி கலெக்டரே கொடுக்கிறார் என்கிறபோது பல புகார்கள் அவர் பேரில் வருகின்றன. யாருக்குக் கொடுத்தாலும் அது கோர்ட்டுக்குப் போய் அங்கே சமாதானம் செய்ய வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் இருக்கிறது. ஆகவே அதை மாற்றியமைக்க ஒரு திட்டமாக இந்த அட்வைசரி கமிட்டியையே வைக்க வேண்டும் என்று நான் சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். தனிப்பட்ட குற்றம், தனிப்பட்ட புகார் ஓர் அதிகாரியின் பேரில் சொல்லாமல், அந்தக் கமிட்டியே பொறுப்பு பேற்றுக் கொள்ளுகிற நிலை ஏற்படும். ஆகவே அப்படிச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மோட்டார்த் தொழிலைப் பொறுத்த வரையில், இனி பர்ட்மிட் கொடுப்பது என்றால் அதில் பணியாற்றுகின்ற, தொழில் தெரிந்த, நிர்வாகம் தெரிந்த நபர்களுக்கே கொடுக்க வேண்டுமே தவிர, ஏதோ தியாகம் செய்தார்கள் என்பதற்காகக் கொடுப்பது, அந்த நிர்வாகம் சரியான முறையில் மக்களுக்குப் பணியாற்ற வழியில்லாமல் போகத்தான் செய்கிறது. திருச்சியில் ஒரு கம்பெனி சர்வீஸ் நடக்கிறது. அந்தக் கம்பெனி பஸ் வருகிறது என்றாலே அதன் சத்தத்தைக் கேட்டு மக்கள் அங்குமிங்கும் ஓடுவார்கள். மேலே ஏறிவிடுமோ, சக்கரம் கழன்றுவிடுமோ என்கிற அச்சத்தினால் ஓடுவார்கள். அந்த வண்டியும் ரோடிலே ஓடுகின்றது. நிர்வாக அதிகாரிகளும் அதைப் பார்த்துக் கொண்டுதான் இருக்கிறார்கள். அதை ஒழுங்கு செய்யவில்லை. என்ன காரணம் என்றுதான் எனக்குப் புரியவில்லை. பொதுமக்களுக்கு நல்ல வசதி செய்து கொடுத்தால் இன்னும் நல்ல பலனைப் பெற முடியும். வரியிலிருந்து எமாற்றுகிறவர்களுக்கு நல்ல பாடத்தைக் கற்பிக்கவும் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் வருமானத்தைப் பெருக்க முடியும் என்ற கருத்தைச் சொல்லி இந்த அளவோடு என் உரையை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* திரு. ர. ஜீவரத்தினம்: கனம் தலைவர் அவர்களே, நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்துள்ள மானியப் பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாநிலத்திலே மிகவும் திறமையாக நடைபெறுகின்ற இலாகாக்களுக்குள் பஸ் இலாகா ஒன்று. எங்கெங்கே புது ரூட்டுகளை ஏற்படுத்தியும், எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை விட்டும் பொது மக்களுக்கு அதிகமாக வசதி செய்து தர முடியுமோ அவற்றையெல்லாம் இந்த இலாகா செய்து வருகிறது. குறிப்பாக என்னுடைய ஜில்லாவைப் பொறுத்த வரையில் பஸ் தொழில்துறாகளும், பொதுமக்களும் நன்றாக ஒத்துழைத்து பஸ்கள் நன்றாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. கனம் அங்கத்தினர் சொல்லும்போது 30 நபர்களுக்கு மேல் ஏற்றிக்கொள்ளக்கூடிய பஸ்களினால் இடைஞ்சல்கள் ஏற்படுகின்றன என்றார். இது அவ்வளவு சரியல்ல. ஐம்பது, அறுபது பேர்களை ஏற்றிச் செல்லக்கூடிய பஸ்கள்தான் பிரயாணிகளுக்கு வசதியாகவும், ஆரோக்கியம் அளிக்கக்கூடியதாகவும் அமைந்திருக்கின்றன. எந்த விதமான இடைஞ்சலும் இல்லாமல் நீண்ட தூரம் பிரயாணம் செய்வதற்கு வசதியாக அமைந்திருக்கின்றன. ஆகவே நீண்டதூர பிரயாணத்தை உத்தேசித்து பெரிய பஸ்களை, எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை சர்க்கார் விடவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

இந்த மசோதா கோரிக்கையின்மீது மற்றும் சில விஷயங்களைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நம்முடைய மாநிலத்திலே பெரும்பாலான பஸ் ஸ்டாண்டுகளின் நிர்வாகத்தை நகர சபைகளும், பஞ்சாயத்துகளும் ஏற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. நகரசபைகள், பஞ்சாயத்துக்கள் இவற்றின் வருமானம் போதுமானதாக இல்லாது இருப்பதினால், அந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளைச் சரியான முறையில் நிர்வகிக்க அவைகளினால் முடியவில்லை. குறிப்பாக ஜில்லாத் தலைநகரங்களில் உள்ள பஸ் நிலையங்கள் சரியான முறையில் வைத்திருக்க வேண்டிய பொறுப்பு இருக்கிறது. இதனால் பொது மக்களுக்கு வசதி செய்து கொடுப்பதோடு கூட, சர்க்காருக்கும் வருமானம் வருகிற காரணத்தினால் சர்க்காரே அவற்றைச் சரியான முறையில் பரிபாலிக்க நகர சபைகள், பஞ்சாயத்துக்கள் இவற்றுக்கு நிதி

16th July 1962]

[திரு. ர. ஜீவரத்தினம்]

உதவி அளிக்கலாம். குறிப்பாக வடாற்காடு மாவட்டத்திலுள்ள வேலூர் பஸ் ஸ்டாண்டில் பத்தடி பத்தரை மணி வரையில் இரவில் பிரயாணிகள் போக்குவரத்து இருக்கிறது. இரவில் வெகு நேரம் கழித்து வருகிற பஸ் களில் வரக்கூடியவர்கள் தங்குவதற்குக்கூட வசதி இல்லை. ஆகவே, நல்ல முறையில் பிரயாணிகள் தங்கவும், குளிக்கவும் வசதியுள்ள இடம் கட்டித்தர வேண்டும். “பிக் பாக்கட்டிங்” கூட அங்கேதான் அதிகம் நடைபெறுகிறது. அதையும் தடுக்க முயற்சி செய்ய வேண்டும். ஆகவே பஸ் நிலையங்களை ஒழுங்கான முறையில், சுகாதாரமான முறையில் பாதுகாத்து வருவதற்கு சர்க்கார் பஞ்சாயத்துக்களுக்கும், நகரசபைகளுக்கும் மானிய உதவி அளிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதேபோன்று, வேலூரிலிருந்து நிரம்ப சென்னைக்கு வியாபாரிகள் வருகிறார்கள். முன்பெல்லாம் ரயிலில் அவர்களுக்கு சலுகைகள் இருந்தன. அந்தச் சலுகையை யுத்த காலத்தில் இருந்து எடுத்து விட்டார்கள். இப்போது பஸ்களில்தான் வருகிறார்கள். பஸ் கிடைக்காத கஷ்டத்தைப் போக்க வேலூரிலிருந்து சென்னைக்கும், சென்னையிலிருந்து வேலூருக்கும் இரண்டு அல்லது நான்கு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களை விடும்படியாக நான் அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, மகாபலிபுரம் ஒரு முக்கிய ஸ்தலமாக ஆகிவிட்டது. மாணவர்கள், யாத்திரிகைகள் வேலூரிலிருந்து மகாபலிபுரம் போகவேண்டுமென்றால் இரண்டு மூன்று ஊர்கள் வழியாகத்தான் போகவேண்டியிருக்கிறது. இதனால் இரண்டு நாட்களுக்கு மேலாகி விடுகின்றன. ஆகையால் வேலூரிலிருந்து மகாபலிபுரத்திற்கு பஸ்விட வேண்டும். அதேபோல் பேர்ணம்பேட்டை, குடியாத்தம் அங்கிருந்து ரயிலில் கூடச் செல்வதற்கு வசதி கிடையாது, பேர்ணம்பேட்டையிலிருந்து மேல்பட்டிக்கு வரவேண்டும். அல்லது ஆம்பூருக்கு வரவேண்டும். ஆகவே பேர்ணம்பேட்டை, குடியாத்தம் வழியாக 2 எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேபோன்று ஆந்திர ராஜ்யத்திலிருந்து வந்த குடியாத்தத்தில் பரதராமி என்ற கிராமம் இருக்கிறது. அங்கே பதினேந்தாயிரம், இருபதாயிரம் மக்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்கள் எல்லாம் நேரிடையாக ஜில்லாதலை நகராகிய வேலூருக்கு வருவதாக இருந்தாலும், தாலுக்கா தலை நகராகிய குடியாத்தம் வருவதாக இருந்தாலும் போக்குவரத்து வசதி கிடையாது. ஆகையால் வேலூரிலிருந்து குடியாத்தம் பஸ்கள் நேராக பரதராமி செல்ல அனுமதிக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது சர்க்கார் விட்டிருக்கும் பெங்களூர்—சென்னை பஸ் நேராக வேலூரிலிருந்து சென்னைக்கு வருகிறது. பள்ளிக்கொண்டாவிலிருந்து பெங்களூருக்கும், பெங்களூரிலிருந்து பள்ளிக்கொண்டாவிற்கும், சென்னையிலிருந்து பள்ளிக்கொண்டாவிற்கும், பள்ளிக்கொண்டாவிலிருந்து சென்னைக்கும் பிரயாணம் செய்யக்கூடியவர்களுக்காக வசதியாக பள்ளிக்கொண்டாவில் இந்த பஸ் நிற்கும்படியான வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய போக்குவரத்து இலாகா நம்முடைய ராஜ்யத்திலே மெச்சத் தகுந்த முறையில் நடக்கிறது. குறிப்பாக, எங்களுடைய ஜில்லாவில் எந்த விதமான குறைபாடுகளும் இல்லை. அட்வைசரி கமிட்டியைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். இப்பொழுது எந்தக் குறைபாடு சொல்லப்படுகிறதோ அதுவேதான் பிறகும் சொல்லப்படலாம். ஒரு தனிப்பட்ட அதிகாரிக்கு எந்த அதிகாரத்தைக் கொடுத்து, அவர் என்ன தவறு செய்வதாகச் சொல்கிறார்களோ, அதுபோலத்தான் அட்வைசரி கமிட்டிக்கு அதிகாரம் கொடுத்தாலும் கூக்குரல் இருக்கும். இந்த யோசனையைச் சொன்னவர், அட்வைசரி கமிட்டி ஏற்படுத்தி அரசியல்வாதிகளுக்குக் கெட்ட பெயர் ஏற்படுத்திக் கொடுக்கும் அபிப்பிராயத்தோடு சொன்னாரோ என்று அஞ்ச வேண்டியிருக்கிறது. அட்வைசரி கமிட்டி அவசியம் இல்லை என்றும், இப்பொழுது இருக்கிறபடியே, கலெக்டருக்கு இந்த அதிகாரம் இருப்பதே போதுமானது என்றும் நான் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த சந்தர்ப்பத்தை அளித்த கனம் சபாநாயகருக்கு நன்றியைத் தெரிவித்து என் உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

[16th July 1962]

* திரு. எஸ். மாதவன் : மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையின்மீது கொடுக்கப்பட்டிருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

நம்முடைய மாநிலத்திற்கும் வேறு மாநிலத்திற்கும் விடப்படும் பஸ் டுக்களைப் பொறுத்த வரையில் அதற்கு எக்ஸ்ட்ரா டாக்ஷேஷன் இல்லாத அளவிலே பஸ்கள் போகவேண்டுமென்ற ஒரு கருத்தின் அடிப்படையிலே ஆந்திர மாநிலத்திற்கும் நமக்கும் ஒரு ஒப்பந்தம் ஏற்பட்டிருப்பதாகச் செய்தித்தாளிலே காணப்பட்டது. இந்த முறை எல்லா மாநிலங்களுக்கும் உண்டா, என்று தெரியவில்லை. எல்லா மாநிலங்களுக்கும் இந்த முறை அனுஷ்டிக்கப்பட்டு பஸ் போக்குவரத்துகள் மாநிலங்களுக்கு மாநிலம் செல்வதற்கு எளிதாக்கப்படும் என்ற கருத்து உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்கதாகும். அதற்கு நமது அரசாங்கம் ஆந்திர மாநிலத் துடன் செய்துகொண்டிருக்கும் ஒப்பந்தத்தைப்போல், எல்லா மாநிலங்களுடனும் செய்துகொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பு இருக்கிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

பஸ் டுக்கள் 'Monopoly' பற்றிக் கூறப்பட்டது. உண்மையிலேயே அந்த நிலை மாற்றியமைக்கப்படவேண்டும் என்ற கருத்தைத்தான் அரசாங்கம் விரும்புகிறது என்று நான் நம்புகின்றேன். ஆனால் பல டுக்களிலே இந்த "மனோபலி" இன்னும் மாற்ற முடியாத அளவிலே இருப்பதைக் காண்கிறோம். உதாரணமாக, திருச்சி—மதுரை டுட் பற்றி சுட்டிக் காட்டப்பட்டது. திருச்சி—மதுரை டுட் நீண்ட காலமாக ஒரே நபரின் கையில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது. இதற்கு என்ன காரணம் என்பதைவிட, அதனால் மக்களுக்கு அதிக வசதி குறைவு ஏற்படுகிறது என்பதை அரசாங்கம் உணர வேண்டும் என்று நான் விரும்புகிறேன். இதுபற்றி 1956-ம் ஆண்டு நடைபெற்ற இந்த மன்ற விவாதத்திலே அன்றைக்கு இருந்த அமைச்சர் அவர்கள், இந்த மனோபலியை குறைப்பதற்காக நகராட்சி அளவிலே இந்த பஸ் டுக்களை நகராட்சிக்குத் தந்து தனிப்பட்டவர்களுடைய மனோபலியைக் குறைக்க வேண்டும் என்ற கருத்தை தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்து எந்த அளவு செயல்படுத்தப்பட்டது என்று தெரியவில்லை. இன்னும் எந்த நகராட்சிக்கும் இந்தப் பூரண அதிகாரம் கொடுக்கப்படவில்லை. தனி நபர் பஸ் டுக்களைத் தங்களுடைய ஏகபோக உரிமையாக வைத்திருப்பதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்ற கருத்து 1956-ம் ஆண்டு இந்தச் சபையிலே அரசுத் தரப்பில் எடுத்து வைக்கப்பட்டும், அது கவனிக்கப்பட முடியாத நிலைமையில் இருப்பதற்குக் காரணம் என்னவென்பதை இந்த அரசாங்கம் பரிசீலிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்த ஏகபோக உரிமையைக் குறைப்பதற்கு ஓரளவு ஒரு தனிப்பட்ட நபர் எத்தனை பஸ்கள் வைத்திருக்கலாம் என்ற அளவைக் (லிமிட்) குறிப்பிட்டுவிட்டால், இந்தப் பிரச்சினைக்கு ஒரு விதத்தில் முடிவு கட்டலாம் என்று நான் கருதுகிறேன். அந்த முறையிலே அதிகமாக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு மேலும் டுக்களைக் கொடுக்காமல், புதிய ஆப்பரேட்டருக்கு உற்சாகம் கொடுக்க வேண்டும் என்ற எண்ணம் சர்க்காருக்கு இருக்கிறது. அந்த முறையை அனுஷ்டிப்பதற்காவது தனிப்பட்ட பஸ் உரிமையாளர் இந்த அளவிடாத தான் பஸ் வைக்கவேண்டும் என்ற முறையை ஏற்படுத்தினால் உண்மையிலேயே அது பயன் அளிக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன். "எக்ஸ்டென்ஷன் வேரியேஷன்" என்ற கருத்து வைக்கப்பட்டது. தேர்தல் காலத்தில், அதிக அளவில் சர்க்கார் இந்த முறையைப் பயன்படுத்திக் கொண்டார்கள் என்ற குற்றச்சாட்டை தரப்பட்டது. உண்மையிலேயே இது குற்றச் சாட்டாகக் கூறப்பட்டாலும், எந்த முறையிலாவது ஆட்சியாளர்கள் மக்களுக்கு நன்மை செய்ய முயற்சித்தார்கள் என்ற காரணத்தினாலே வர வேற்கிறேன். ஆனால், அதே சமயத்தில் தேர்தல் காலத்திலே கொடுத்து விட்டு, தேர்தல் முடிந்தவுடனே அந்தந்த டுக்கள் நிறுத்தப்படுகின்றன என்பதையும் நாங்கள் அறிகின்றோம். எந்த முறையைப் பயன்படுத்தினாலும், நீடித்த அளவிலே அந்த முறை இருக்கவேண்டுமென்று நான் கருதுகிறேன்.

16th July 1962]

[திரு. எஸ். மாதவன்]

பர்மிட் வழங்கும் முறையில், ஆர். டி. ஏ., டிரியூனல், கோர்ட், கோர்ட்டிலே ஃபுல் பெஞ்ச், அதற்குப் பிறகு சப்ரீம் கோர்ட் என்ற அளவிலே லைசன்ஸ் கொடுக்கும் முறையில் ஒரு பஸ் முதலாளி போட்டியிட்டு காலவரை முடிவதற்குள்ளே இருவருமே பஸ்களை ஒட்டவேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. இதை அடிப்படையில் மாற்றியமைக்கும் வண்ணம் கலெக்டருக்கு இருக்கும் அதிகாரத்தை நீதி மன்றங்களுக்கு (ஜூடிஷியல் அதாரிடி) மாற்றியமைத்தால் இந்தக் குறை நிவர்த்திக்கப்படும் என்று நான் நம்புகிறேன். காரணம், சர்க்கார் சில கொள்கைகளை நிர்ணயிக்கிறது. அதை நிறைவேற்றுவதுதான் அதிகாரியினுடைய வேலை என்று பேசப்படுகிறது. அந்தக் கொள்கைகளை நிறைவேற்றுவதற்கு நீதி மன்றங்களிடத்திலே பொறுப்பு கொடுக்கப்பட்டால்தான் அது நல்ல முறையில் செயல்பட வாய்ப்பு கிடைக்கும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

இங்கே மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்களைப்பற்றியும், “ஆர்.டி.ஓ.” வைப்பற்றியும் சொல்லப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் உண்மையிலேயே குறைந்த எண்ணிக்கையில் இருக்கும் காரணத்தால், நிர்வாக இடையூறுகள் ஏற்பட்டு மிகுந்த சிரமம் ஏற்படும் என்று நான் நம்புகிறேன். உதாரணத்திற்கு, நீதி மன்றத்திலே இந்த வழக்குகள் வரும்போது, இதனுடைய தன்மை நன்றாகப் புலப்படுகிறது. ஒரு வழக்கு தொடர்ந்து பல நாட்கள் நடந்து, பின்னாலும் மோட்டார் வெஹிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர்கள் வராத காரணத்தினாலே, இதே வழக்குகள் பல நாட்கள் ஒத்தி வைக்கப்படுகின்ற நிலையை கிரிமினல் வழக்கு மன்றங்களிலே நாம் பார்க்கிறோம். இதை மாற்றியமைக்க கொஞ்சம் அதிகமான அலுவலர்களை நியமித்தால் இந்தத் துறை நன்றாகச் செயல்படும் என்று நான் நம்புகிறேன். அந்த முறையிலே இந்தத் துறைக்கு அதிக அலுவலர்களை நியமித்து நல்ல முறையிலே இந்த நிர்வாகம் நடைபெற வழிவகை செய்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன்.

நம்முடைய சென்னை மாநகரத்தில் ஓடும் டாக்ஸியைப்பற்றி எல்லோரும் அறிவோம். அதற்கு லைசன்ஸ் வழங்குவதில் எந்த அளவு கட்டுதிட்டங்கள் இருக்கின்றன என்பதைப்பற்றி அறிவோம். மக்களுடைய வசதியை அதிகமாகப் பெருக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். நாள்தோறும் டாக்ஸியிலே நாங்கள் படுகின்ற அவதி அதிகரிக்கிறதே யொழிய குறைய வழி ஏற்படவில்லை. அதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் தனித்த முறையில் கவனம் செலுத்தி அதிக டாக்ஸிகள் விடுவதற்கு வழி இருக்கிறதா என்பதை ஆராய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடிக்கின்றேன்.

* திரு சி. கோதண்டராம பாகவதர் : கனம் தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் நான் பேச விரும்புகிறேன். தமிழ் நாட்டில் 5,200 பஸ்களும், 11,000 லாரிகளும், 2,800 டாக்ஸிகளும், 51,000 காரர்களும், 14,000 மோட்டார் சைக்கிள்களும் இன்று ஓடுகின்றன. இதனால் சர்க்காருக்குப் பல கோடி ரூபாய் வருமானம் கிடைக்கின்றது. இதைக் கொண்டு நமது சர்க்கார் நல்ல ரோடுகளை அமைக்க வேண்டுமென்றும், பஸ் ஸ்டாண்டுகளையும், ஆறுகளின் குறுக்கே காஸ்வேக்களையும், பாலங்களையும் கட்ட வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பர்மிட் வழங்குவதில் அரசாங்கம் பிறப்பித்துள்ள 2265 எண்ணுள்ள ஜி.ஓ. அமுலில் இருந்து வருகிறது. 1956-ம் வருஷம் ஜூன் முதல் 1958-ம் வருஷம் ஜூன் வரையில் 1,298 எண்ணுள்ள ஜி.ஓ. அமுலில் இருந்தது. அந்த ஜி.ஓ.வின் பலனாக புதிய ஆட்களுக்குப் பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டதில்லை. 2265 எண்ணுள்ள ஜி.ஓ. மாற்றியமைக்கப்பட்டதில் பல தகராறுகளும் வழக்குகளும் இப்பொழுது இருக்கின்றன. இந்த ஜி.ஓ. மூன்று பிரிவுகளாக உள்ளதை இரண்டு பிரிவாக மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஒன்று new entrants இரண்டு existing bus operators, இப்படி மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். 2265 எண்ணுள்ள ஜி.ஓ.வில் லிமிடெட் கம்பெனிக்கு ஒரு மார்க் அளவு இருக்கிறது. அதை ரத்து செய்து, அரை

[திரு. சி. கோதண்டராம பாகவதர்] [16th July 1962]

மார்க் ஹிஸ்டரி ஷீட்டுக்கும், அரை மார்க் வொர்க்ஷாப்புக்கும் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக பஸ்ஸுக்கு உண்டான டைமிங்ஸ் பொறுத்த வரையில் அடிக்கடி மனு போட்டு மாற்றி வருகிறார்கள். வருஷத்திற்கு ஒரு முறைதான் டைமிங்ஸை ரிவைஸ் பண்ண வேண்டுமென்று அதிகாரிகளுக்கு உத்தரவிட வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வடாற்காடு, கோயமுத்தூர், சேலம், மதுரை, திருச்சி போன்ற பெரிய ஜில்லாக்களில் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு வேலை அதிகமாக இருக்கிறது. ஆங்காங்கு உதவி போக்குவரத்து அதிகாரிகளை நியமிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து அதிகாரிகள் ஆட்சிப் வேலை அதிகமாக இருப்பதன் காரணமாக மேலும் பல கிளார்க்குடன் நியமிக்க வேண்டும். மோட்டார் வாகன இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கும் ஒவ்வொரு கிளார்க் நியமிக்கவேண்டும்.

சாதாரணமாக மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் இன்ஸ்பெக்டர், போக்குவரத்து அதிகாரிகள், இன்னும் காரியதரிசிகள் போன்றவர்கள் கார் இல்லாமல் பஸ்களில்தான் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். ஆகவே அவர்களுக்கு பஸ்கள் வாங்க பண வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, வட ஆற்காடு ஜில்லாவில் பல இடங்களில் ரோடுகள் மிக மோசமாக இருக்கின்றன. ஆரணி-படவேடு, ஆரணி-தேவிகாபுரம், ஆரணி-வாழியூர் போன்ற ரோடுகள் மிக மோசமாக இருக்கின்றன. ஆகவே, அங்கு தார் ரோடு போட்டு நல்ல வசதி செய்து கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

*** திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி :** இந்த மான்யத்தின்மீது எனது நண்பர் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். மோட்டார் தொழிலானது கொஞ்சம் பசையான தொழில். ஆகவே ஆளும் கட்சியில் இருக்கிறவர்கள் இந்தப் பசையை அவர்களுடைய கட்சிக்காரர்களுக்கே கொடுக்கிறார்கள் என்று நான் இங்கு குற்றம் சாட்ட விரும்புகிறேன். உதாரணமாக தேர்தலில் தன்னை தோல்வியுற்றவர்களுக்கெல்லாம் இந்த லைசென்ஸ் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இதற்கு மேலும் ஒரு உதாரணம் சொல்ல விரும்புகிறேன். என்னுடன் போட்டியிட்டு தோல்வியுற்ற காங்கிரஸ்காரருக்கு இப்பொழுது தான் ஒரு பெர்மிட்டைக் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நான் அரசாங்கத்தைக் கேட்க விரும்புகிறேன். அவர் என்ன ஒரு பெரிய மோட்டார் நடத்துகிற நிபுணரா? அல்லது வொர்க்ஷாப் வைத்திருப்பவரா? அல்லது இந்த தொழிலில் ஈடுபாடுள்ளவரா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் தலைவர் அவர்களே, லைசென்ஸ் கொடுப்பது ரீஜனல் டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிட்டி. நான் முன்பே தெரிவித்ததுபோல், அது “க்வாலி ஜூடிஷியல் பாடி”, அதில் குறைபாடு இருந்தால், புகார் சொல்ல வேண்டுமானால் கோர்ட்வரை போகிறார்கள். என் கொடுத்தார்கள் என்பதற்கு நான் பதில் சொல்ல முடியாது. அரசாங்கம் தலையிட்டிருந்தால் அதற்கு நான் சமாதானம் சொல்ல கடமைப்பட்டவன். அவர்கள் பார்த்துக் கொடுக்கிறார்கள். கனம் அங்கத்தினரை தேர்தலில் எதிர்த்தவருக்கு கொடுக்கக் கூடாது என்று சட்டம் இல்லை..

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : நடக்கிற நடை முறைகளைச் சொல்வதற்கு கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு உரிமை இருக்கிறது. ஆகவே அதைக்கேட்டு உத்தரவை மாற்றியமைக்க அரசாங்கத்திற்கு நல்ல கருத்தை சொல்கிறேன். இனிமேலாவது இப்படிப்பட்ட முறைகளை கையாளாமல் இருக்க வேண்டும். நல்லவர்களுக்கு நியாயமான பஸ் சர்வீஸை வைத்து நடத்துகிறவர்களுக்கு பெர்மிட்கள் கொடுக்க வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமங்கள் சம்பந்தப்பட்ட வரையில் பஸ் வசதியை அதிகப்படுத்த

16th July 1962]

[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

முன்வரவேண்டும். நகரங்களில் நல்ல ரோடுகள் போடப்பட்டிருக்கின்றன. கிராமங்களில் பஸ் ஓட்டுவதால் நஷ்டம் வந்துவிடுமோ என்று சிலர் நினைக்கிறார்கள். ஆகவே கிராமங்களில் ரோடு வசதியை நன்கு விஸ்தரித்துத் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். எனது தொகுதியில் கடலூர்-பண்ணுட்டி (வழி) நெல்லிக்குப்பம், பகண்டை, மேல்குமாறாமங்கலம், கடலூர்-விழுப்புரம் (வழி) பண்ணுட்டி, கரும்பூர், பைத்தாம்பாடி இந்த இரண்டு ரூட்கள் 40, 50 கிராமங்களை சுற்றி வளைத்து போகிறது. ஆகவே இந்த இரண்டு ரூட்களையும் திறந்து தரவேண்டுமென்று அரசாங்கத்திற்கு என் யோசனையைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நிலத்திற்கு உச்சவரம்பு நிர்ணயித்து விட்டோம், 30 ஏக்கருக்கு மேல் வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்று நாம் சோஷலிஸ சமுதாயத்தை அடையப்போகிறோம் என்று சொல்கிறோம். ஆகவே, இந்த பஸ்களுக்கும் ஒரு உச்சவரம்பு வைத்தால் பரவாயில்லை என்பது என் எண்ணம். ஒருவர் 20, 30 பஸ்கள் என்று வைத்து நடத்தி வருவதால் அவர் எளிதில் ஒரு லட்சாதிபதியாகி, சமுதாயத்தில் ஒரு பெரிய திமிங்கிலமாகிவிட முடிகிறது. ஆகவே ஏற்றத் தாழ்வுகளை சமன் செய்யும் முறையில், ஏழைகளுக்கு, திறம்பட உழைக்கிறவர்களுக்கு, டிரைவர்களாக இருப்பவர்களுக்கு இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு வருமானம் தேடித் தருகிற வகையில் பஸ் ரூட்களை கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது பஸ் முதலாளிகள் பேரில் அரசாங்கம் ஒரு வரியை விதித்திருக்கிறார்கள். இதை வைத்துக்கொண்டு, நமது எண்ணத்திற்கு நேர் மாறாக பஸ்கட்டணத்தை பஸ் முதலாளிகள் உயர்த்திவிடுகிறார்கள். நமது அரசாங்கம் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தப்போவதில்லை என்று சொன்னார்கள். அதை பஸ் முதலாளிகளும் கண்டிப்பிடித்தால் பரவாயில்லை. ஏற்கனவே செய்த சட்டத்தில் ஒரு மைலுக்கு 7 பைசா என்று போடப்பட்டிருக்கிறது. அது அகாமடேஷனுக்குத்தான். பஸ்களில் அதிகப்படி வசதிகளைச் செய்து தந்து கட்டணத்தை உயர்த்தினால் ஏழைகளும், மற்றவர்களும் அதை எதிர்க்க மாட்டார்கள். ஆனால் எந்த விதமான வசதியும் செய்யாமல், நாம் வரியைப் போட்டவுடன் அவர்களும் கட்டணத்தை ஏற்றி விடுகிறார்கள். இது முறையா? இதை தடுப்பதற்காக அரசாங்கம் நல்ல சட்டங்களை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். புதிதாக பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கும் இடங்களில் இப்படி யாராவது கட்டணத்தை உயர்த்துவார்களே யானால் அவர்களுக்கு பெர்மிட் கொடுக்காமல் இருக்க 'செக்டார் க்வாலிபி கேஷனை' மாற்றியமைக்கலாம். அப்படி கட்டணத்தை உயர்த்துபவர்களுக்கு ரூட் கொடுக்கவேண்டிய அவசியமில்லை. சேனனை நகரத்தை எடுத்துக் கொண்டால், இங்கு பஸ் பஸ்களை ஓட்டுகிறோம். 500 க்கு மேல் வரிப் பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. கார்ப்பரேஷன் நல்ல ரோடுகளைப் போட்டு தந்து அவைகளில்தான் அந்த பஸ்கள் ஓடுகின்றன. வெள்ளைக் காரன் காலத்தில் கூட 1929-ல் கூட ரோடுகளை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக மான்யங்கள் கொடுக்கப்பட்டன. ஆனால் இப்பொழுது அந்த மான்யங்கள் கொடுக்கப்படவில்லை. அவர்களுக்கு இப்பொழுது கொடுக்கக்கூடிய மான்யம் 2,40,000 ரூபாய். ஆனால் கார்ப்பரேஷன் வைத்திருக்கிற லாரிகள் இருக்கிறதே, அதற்காக அவர்கள் 2 லட்சம் ரூபாய் மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் டாக்ஸாக கொடுக்கிறார்கள். ஆகவே, அந்த 2 லட்சத்தைக் கழித்தால் அவர்களுக்கு கிடைப்பது ரூபாய் 40,000 தான். ஆக 500 பஸ்கள் ஓடும் சாலையை இந்த 40,000 ரூபாயை வைத்துக்கொண்டு நிர்வகிக்க வேண்டுமென்றால் எப்படி நிர்வகிக்க முடியும்? ஆகவே, கார்ப்பரேஷனில் இருந்து வரியாக கொடுக்கும் இந்த 2 லட்சம் ரூபாயை, அவர்களுக்கு மட்டுமாவது ஏன் "எக்ஸெம்ப்ட்" செய்யக் கூடாது? பாணியில் நல்லபடி சோறு வரவேண்டுமானால் அதிகப்படி அரிசி போட வேண்டும். அதேபோல் ரோடுகளை நல்லபடி வைத்துக்கொள்ள வேண்டுமானால், அவர்களுக்கு இந்த "எக்ஸெம்ப்ஷனை" கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, எனது பேச்சை இந்தளவோடு முடித்துக் கொள்கிறேன்.

* திரு. பி. ஜெயராஜ் : மதிப்புநுரிய தலைவர் அவர்களே, கணம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து சில கருத்துக்களைக்கூற விரும்புகிறேன். தமிழ் நாட்டில் தனியார்

[திரு. பி. ஜெயராஜ்]

[16th July 1962]

துறையிலும், சர்க்கார் துறையிலும் நடத்தப்படுகிற பஸ்கள் மிகவும் அழகான முறையில், பொது மக்களுக்கு செளகரியமான முறையில் நடைபெறுகிறது என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது. மற்ற மாநிலங்களை விட சென்னை மாநிலத்தில்தான் பஸ்கள் நல்ல வசதியோடு கூட ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. ஒரு சில தனியார் நடத்துகிற பஸ்கள் நல்ல முறையில் நடைபெறவில்லை, அவைகளில் செல்லும் பெண்கள், கர்ப்பம் தரித்த பெண்கள் அதிலே பிரசவித்துவிடும் அளவில் அவதிப்படுகிறார்கள் என்றெல்லாம் சொல்கிறார்கள். அது உண்மைக்கு மாறானது என்பதுதான் என் கருத்து. நமது தமிழ் நாட்டில் ஓடுகிற பஸ்களைப் பார்க்கிற போது பஸ்ஸில் ஏறிச் செல்பவர்கள் தாங்களாகவே அயர்ந்து தூங்கும் முறையில் பஸ் அமைந்திருக்கிறது என்று சொன்னால் நல்ல முறையில் தமிழ் நாட்டில் பஸ்கள் ஓடுகின்றன என்றுதான் அர்த்தம். எங்கு, கூட்டுறவு முறையில் ஹரிஜனங்கள் பஸ் நடத்த முன் வருகிறார்களோ அங்கு அவர்களுக்கு அனுமதி கொடுத்தால் புதிதாக வருகிறவர்கள் நல்ல வாய்ப்பு பெறமுடியும். அதே நேரத்தில் தேரமுந்தூரிலிருந்து கோமல் வரை இரண்டு மைல் தூரம் பஸ் விஸ்தரிப்பு செய்ய வேண்டுமென்று இரண்டு ஆண்டுகளாக அங்குள்ள பொது மக்களும், பஞ்சாயத்து யூனியன் கௌன்ஸிலும் மகஜர் அனுப்பியும், அந்த ஜில்லா டிவிஷன் என்ஜினியர் அங்கு பஸ் விட சிபார்சு செய்தும், இன்னும் பஸ் விடாதிருப்பது வருந்தத்தக்கது. கமிஷனர், மற்ற அதிகாரிகளைப் பார்த்தும் உத்தரவு அனுப்பப்படவில்லை. தேரமுந்தூர் பஸ்ஸை கோமல் வரை விஸ்தரித்துத்தர வேண்டுமென கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்று ஹரிஜனங்கள் பஸ் சர்வீஸ் நடத்தி வருகிறார்களா என்றால் இல்லை என்றுதான் கூறவேண்டும். ஹரிஜன மக்கள் கூட்டுறவு முறையில் பஸ் விட முன் வருகிறபோது, அவர்களுடைய வாழ்க்கையை முன்னேற்றும் வகையில் அவர்களுக்கு வேண்டிய சலுகைகளைக் கொடுத்து அனுமதி வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

11 30
a.m.

கனம் திரு. வெ. ராமையா : ஹரிஜனங்கள் ஒன்றாகச் சேர்ந்து கூட்டுறவுச் சங்கத்தை அமைத்து பஸ் தொழிலை நடத்த முன் வந்தால் இந்த அரசாங்கம் அவர்களுக்கு ஆதரவு கொடுக்கும் என்பதைப் பல தடவை இந்த மன்றத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். கனம் அங்கத்தினர்களைப் போல் உள்ளவர்கள் இதில் எந்த விதமான முயற்சியும் எடுத்துக் கொள்ளவில்லை என்றுதான் தெரிகிறது.

திரு. பி. ஜெயராஜ் : அமைச்சர் அவர்களுடைய விளக்கத்திற்காக நான் மகிழ்ச்சி அடைகிறேன். ஒரு சிலர் பஸ் ரூட்டைக் கேட்டும் கிடைக்காத காரணத்தால்தான் சொன்னேனே தவிர, குறைபாடாக ஒன்றும் சொல்லவில்லை.

தனியார் துறை பஸ்களில் டிரைவர்களாகவும், கண்டக்டர்களாகவும், செக்கர்களாகவும் ஹரிஜனங்கள் நியமிக்கப்படுவதில்லை. ஆகவே, அரசாங்கம் அதற்கான உத்தரவு போட்டு அனுபவம் உள்ள, திறமையுள்ள ஏழை ஹரிஜன மக்களைத் தனியார் துறை பஸ்களில் டிரைவர்களாகவும், கண்டக்டர்களாகவும், செக்கர்களாகவும் எடுத்துக் கொள்ளச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நன்னிலம் ஒரு முக்கியமான தாலுகா தலைநகரமாகும். அந்தப் பகுதியில் பஸ்கள் அதிகமாக இல்லை. மாயவரத்திலிருந்து நன்னிலத்திற்கு ஒரு பஸ் விட்டால் வசதியாக இருக்கும். மாயவரத்திலிருந்து நன்னிலத்திற்கு பஸ் விட வேண்டுமென்று பஞ்சாயத்து போர்டும், பொது ஸ்தாபனங்களும் மகஜர் மூலமாக கோரியிருக்கிறார்கள். ஆகவே, உடனடியாக இந்த பஸ் ரூட்டை ஏற்படுத்த அரசாங்கம் முன் வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பஸ் தொழிலை தனியார் துறையிலே நடத்துகிறவர்கள் நல்ல முறையிலே நடத்துகிறார்கள். எந்த விதத்திலும் குறைகள் இல்லை. தமிழ் நாட்டுப் போக்குவரத்தானது இன்றைய அரசாங்கத்தால் சீரிய, சிறந்த

16th July 1962]

[திரு. பி. ஜெயராஜ்]

முறையில் நடத்தப்பட்டு வருகிறது என்று கூறி, இந்த மானியத்தை ஆதரித்து, இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைக் கொடுத்த சபைத் தலைவர் அவர்களுக்கு வணக்கம் கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு. அ. தியாகராஜன் : கனம் சபைத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் நடக்கிற இந்த விவாதத்திலே எங்கள் கட்சி அங்கத்தினர் கொண்டு வந்த வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் சொல்லுபவன் வருகிறேன். நம்முடைய தமிழ் நாட்டிலே அதிகமான பஸ்களை வைத்து நடத்தும் முதலாளிகள்தான் நிறைய பேர் இருக்கிறார்கள். குறைந்த பஸ்கள் வைத்திருக்கும் பஸ் முதலாளிகள் மிகவும் குறைவுதான். ஆகவே, இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வரியைக் கூட அதிகப் படியான பஸ்கள் வைத்திருக்கும் முதலாளிகளுக்கு இன்னும் கூட உயர்த்தலாம் என்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதிகமாக பஸ் வைத்திருப்பவர்களுடைய ரூட்டிலே இருக்கக் கூடிய ரோடுகள் எல்லாம் அநேகமாகத் தார் ரோடாகவும், அதிக மைல் தூரம் ஓடுவதாகவும் இருக்கிறது. குறைந்த பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் ஒட்டுகிற ரோடுகள் எல்லாம் அநேகமாகக் கல் ரோடாகவோ அல்லது மண் ரோடாகவோ இருக்கிற காரணத்தால், அவர்களுடைய பஸ்கள் அதிகமாக ரிப்பேர் ஆக எதுவாக இருக்கிறது. அவர்களுக்கென்று எந்தவிதமான வொர்க்ஷாப்பும் கிடையாது. ஒரு போஸ்ட்டே, நட்கோ உடைந்து போனால் கூடக் கடையிலே வாங்கிப் போடக்கூடிய நிலைமையில்தான் இருக்கிறார்கள். ஆனால் பெரிய பஸ் முதலாளிகள் தங்களுக்கென்று தனி யாகவே ஒரு நல்ல வொர்க்ஷாப்பையும் வைத்திருக்கிறார்கள். அதனால் அவர்கள் நல்ல முறையிலே தங்களுடைய கார்களை, ‘மெயின்டெய்னிங்’ பண்ணக்கூடிய சக்தி பெற்றவர்களாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, பெரிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு இன்னும் கூட வரியை உயர்த்தலாம் என்று கூற விரும்புகிறேன்.

எங்கள் பகுதியிலே இருக்கும் கோவாப்பரேட்டிவ் ஸ்டோர்ஸ், கோவாப் பரேட்டிவ் பாங்க் நடத்துகிற நிறுவனங்களுக்கும் இந்த மாதிரி பஸ் விடுவதற்கு பர்மிட் கேட்டால் அவர்களுக்கு அதிகப்படியாகக் கொடுத்து ஒத்தாசை செய்யவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு, இப்போது இருக்கும் பஸ்களில் ‘போஸ்ட்பேக்ஸ்’-ஐ எடுத்துக்கொண்டு போகமாட்டேன் என்று சொல்கிறார்கள். அதன் காரணமாக மக்களுக்கு வருகிற தபால்கள் எல்லாம் தாமதமாக வந்து கொண்டிருக்கின்றன. காரணம் என்னவென்று கேட்டால் ‘மெயில் பேக்’-கை எடுத்துச் செல்ல பணம் கட்டவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். உடனடியாக அரசாங்கம் இதிலே கவனம் செலுத்தி இந்தத் தபால்களைப் பஸ்களில் எடுத்துப் போக வழிவகை செய்யவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

கிராமங்களில் சிறு பஸ்களை விடுவதாக அரசாங்கத்தார் சொல்லி வந்தார்கள். அதற்காக, இதுவரையிலும் எந்த விதமான நடவடிக்கையும் எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. இந்த சிறு பஸ்களை விடுவதன் காரணமாக ஒவ்வொரு கிராமத்தையும் இணைப்பதற்கு வாய்ப்பும் வசதியும் ஏற்படுமாதலால் அரசாங்கம் இதனைச் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

வரியை அதிகமாகப் போடவேண்டுமென்று நினைக்கிற நேரத்தில் நானும் ஒரு யோசனையைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். பர்மிட் கொடுப்பதற்கு தற்போது 12 ரூபாய்தான் வாங்கப்படுகிறது. இந்த 12 ரூபாயை அதிகப்படுத்தினால் ஓரளவிற்கு அதிக வருவாய் கிடைக்கும் என்ற யோசனையைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

இப்போது சென்னையிலிருந்து திருச்சி போகிற ரோட்டிலே எப்போது பார்த்தாலும் மக்கள் நின்று கொண்டு, போகிற லாரிகளையும், கார்களை யும் நிறுத்தி அதிலே ஏறிப் போகிறார்கள். அதிகமாக பஸ் இல்லாத

[திரு. அ. தியாகராஜன்]

[16th July 1962]

காரணத்தால் இந்த நிலை இருக்கிறது. இன்று லாரிகளினால் அடிக்கடி விபத்துக்கள் ஏற்படுகிற காரணத்தால், அதிலே ஏறுகிற மக்களுக்கும் ஆபத்து சம்பவிக்கும் என்ற அச்சம் இருக்கும் காரணத்தால் அவ்வாறு ஏறாமல் தடுக்க இன்ஸ்பெக்டர்களைப் போட்டுக் கண்காணிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்து, பஸ்கள் எல்லாம் எந்த இடம் வரை போக வேண்டுமென்று பர்மிட் வழங்கப்பட்டிருக்கிறதோ அந்த இடத்தையும் தாண்டி, கல் யாணம், திருவிழா முதலியவை நடந்தால் அங்கிருக்கக்கூடிய ஆட்களை ஏற்றிக்கொண்டு அதிகாரிகளுக்குத் தெரியாமல் ஓட்டிக்கொண்டு போகிறார்கள். உதாரணமாக, பி. ஆர். எஸ். என்ற பஸ் செர்வீஸ் அரிய லாரில் ஹால்ட் ஆகிறது. அதில் கள்ளக்குறிச்சி என்ற ஊருக்கு அடிக்கடி பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதாகப் புகார் கிடைத்திருக்கிறது. அது குறித்து இப்போது கேஸ் கூடப் போட்டிருக்கிறார்கள். இந்த மாதிரி நிலைமையையெல்லாம் தடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதுக்கோட்டையிலிருந்து வேங்கடக்குளம், தச்சுண்புரம், வெண்ண வல்லுடி வழியாக ஆலங்குடிக்கு போக பஸ் ஸ்ட் வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். அந்த ரூட்டுக்கு அனுமதி கொடுப்பதாக இருந்தது, என்ன காரணத்தாலோ நின்று விட்டது. அரசாங்கம் இந்த வழியாகப் பஸ்வை விடவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி எ. எஸ். பொன்னம்மாள் : கனம் சபைத் தலைவர் அவர்களே, கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்ட இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒருசில வார்த்தைகள் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். நான் பேச எழுந்ததற்குக் காரணம், ஆளும் கட்சியைச் சேர்ந்த சங்கரன் அவர்கள் சோழவந்தானிலிருந்து மதுரைக்குப் போகிற பஸ்ஸில் ஏழெட்டுபேர்தான் போகிறார்கள், ஆகவே, அதிகப்படியான பஸ்களை விட வேண்டாம், என்று சொன்னதுதான். அவர்கள் ஏதோ பட்டணத்தில் வசிக்கிறவர்கள். ஆனால் எங்களைப் போன்று கிராமங்களில் இருக்கக்கூடியவர்கள், சோழவந்தான் போன்ற இடங்களில் இருக்கக்கூடியவர்கள் பஸ்ஸிலே போக இடமில்லாமல் சிரமம் அடைய வேண்டிய நிலை இருக்கிறது. சில சமயங்களில் பஸ் நிலையம் சென்று டிக்கட்டு இல்லாமல் திரும்பி வரும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. அல்லது யாராவது வேண்டியவர்களிடம் டிக்கட்டை வாங்கிக் கொண்டு பிரயாணம் செய்யும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளது. மக்களுக்கு வேலை அதிகமாகிவிட்டது. அதனால் மக்கள் கிராமப்புறங்களில் பஸ் வேண்டும் என்று மிகவும் ஆவலோடு எதிர்பார்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பஸ் இடங்களிலும் வேலைகள் துரிதமான அளவில் நடப்பதற்காக முயற்சி எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். எங்கெங்கு எல்லாம் பஸ் ஸ்டாட்கள் வேண்டும் என்று கேட்கிறார்களோ அங்கெல்லாம் பஸ் வசதி செய்து கொடுப்பதற்கு நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆகவே இன்னும் அதிகப்படியான அளவில் பஸ் பெர்மிட்டுகளை கொடுக்கவேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்கிறேன். கனம் அங்கத்தினர் ஒருவர் அதிகமாக பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறவர்களுக்குத் தான் மேலும் பெர்மிட் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அவ்விதம் சொல்லிவிட்டு, பெரிய முதலாளிகளுக்கு பெர்மிட்டுகளை அதிகமாக கொடுத்தால் அவர்கள் பெரிய முதலைகளாக, திமிங்கிலங்களாக மாறி விடுவார்கள் என்றும் சொன்னார்கள். நான் கேட்டுக்கொள்வது, பெரிய அளவில் பஸ் வைத்திருக்கின்றவர்களுக்கு மேலும் அதிகமாக பஸ்களை கொடுக்காமல் கூட்டுறவு முறையில் பஸ்களை நடத்த கேட்கின்றவர்களுக்கு, அதிலும் குறிப்பாக அரிஜனங்கள் யாராவது முன் வந்தால் அவர்களுக்கு—இந்த மாநிலத்திலேயே ஒரு ஆள்தான் அரிஜன சமுதாயத்திலிருந்து பஸ் வைத்து நடத்துகிறார் என்று நினைக்கிறேன்—இப்படிப்பட்டவர்களுக்கு, 10 பேர் 20 பேர் சேர்ந்து கூட்டுறவு முறையில் நடத்த முற்படுகின்றவர்களுக்கு வேண்டிய அளவு சலுகை கொடுக்கவேண்டும் என்று

16th July 1962] [திருமதி எ. எஸ். பொன்னம்மாள்]

இந்த அமைச்சரவையை மிகப் பணிவன்போடு கேட்டுக்கொள்கிறேன். உதாரணமாக, ஒரு ரூட்டுக்கு ஸாங்ஷன் ஆகிவிட்டால், அது நடைமுறையில் வருவதற்கு ஒன்றிரண்டு ஆண்டுகள் ஆகின்றன. எந்த முதலாளி முன் வந்து பஸ்களை ஒட்டினாலும் நாம் காசு கொடுத்துத்தான் போகிறோம். ஆகவே இப்படி பஸ் ரூட்டுகளுக்கு ஸாங்ஷன் கொடுக்கும்போது, அதைப் பற்றி ஏதாவது தகராறுகளை எழுப்பி, அதன் மீது வக்கீல் வந்து பேசி, கடைசியில் கோர்ட்டுக்குப் போய் முடிவு எடுப்பதற்கு ஒன்றிரண்டு வருடங்கள் ஆகிவிடுகின்றன. இதை தவிர்க்கின்ற முறையில் ஸாங்ஷன் ஆன ஆறு மாதத்திற்குள் பஸ் போகக்கூடிய நிலையை உண்டு பண்ணவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அது மட்டுமல்ல, ஆங்காங்கு இருக்கக் கூடிய பஸ் இடங்களிலும் பஸ் ஸ்டாண்டுகள் இல்லாமல் ஆண்களும், பெண்களும் பஸ்ஸுக்காக பஸ் மணி நேரம் காத்து நிற்கின்றார்கள். இந்த அவலநிலையை போக்குவதற்கு ஆங்காங்கு இருக்கக்கூடிய சிறிய பஞ்சாயத்துக்கள், மேஜர் பஞ்சாயத்துக்கள் இவைகள் எல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்ட் அமைப்பதற்காக 20 ஆண்டுகளில் திருப்பிக் கொடுக்கக்கூடிய முறையில் கடன் கேட்டு மனுக்களை அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பியிருக்கிறார்கள். “ரெட் பேப்ரில்” முறையில்லாமல் உடனடியாக அரசாங்கம் இந்த கடன் தொகைகளை எல்லாம் வழங்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். திண்டுக்கல், மதுரை போன்ற இடங்களில் எல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்ட்களில் இட நெருக்கடி அதிகமாகிக்கொண்டிருக்கிறது. என்னுடைய தொகுதியை எடுத்துக்கொண்டால், நிலக்கோட்டை, வத்தலக்குண்டு, வாடிப்பட்டி, சோழவந்தான், அலங்காநல்லூர், செம்பட்டி போன்ற இடங்களில் எல்லாம் பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் ஜனங்கள் உட்காருவதற்குக் கூட இடம் இல்லாத நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. இந்த இடங்களில் எல்லாம் ஷெட்களை அமைப்பதற்கு, வேண்டிய கடன் தொகையை துரிதமாக ஸாங்ஷன் செய்யவேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சில பஸ் முதலாளிகளிடத்தில் தொழிலாளர்கள் வேலை செய்து வருகிறார்கள். இவர்கள் சீழ் இருந்து வரும் கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் இவர்களுக்கெல்லாம் தினக்கூலியாகத்தான் கொடுக்கப்பட்டு வருகிறது. இந்த நிலைமையில் இந்தத் தொழிலாளர்கள் வெளியில் சொல்வதற்கு பயப்படுகிறார்கள். ஏனென்றால் முதலாளிகளிடம் சொன்னால் வெளியே அனுப்பிவிடுவார்களோ என்று பயம்தான். வேலை போய் விட்டால் குடும்பத்தை வைத்துக்கொண்டு எப்படி காப்பாற்றுவது என்று எண்ணி இவர்கள் இந்த வேலையிலேயே இருந்து வருகிறார்கள் என்று இதில் வேலை செய்கின்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் கூறுகிறார்கள். ஆகவே இம்மாதிரி வேலை செய்யும் எல்லாத் தொழிலாளர்களுக்கும் மாதச் சம்பளம், போனஸ், குழந்தைகளுக்கு படிப்பு வசதி இவைகளை எல்லாம் கொடுக்கும் படி முதலாளிகளை தூண்டிவிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு இப்போது எந்தத் தொழிலை எடுத்துக்கொண்டாலும் அவற்றிலுள்ள தொழிலாளர்களுக்கெல்லாம், வீடுகள் கட்டிக் கொடுக்கிறோம். ஆனால் இந்த பஸ் தொழிலாளர்கள் வீடுவசதி இல்லாமல் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஆகவே இம்மாதிரி தொழிலாளர்களுக்கெல்லாம் வீடுவசதி செய்து கொடுக்கின்ற முறையில் வீடுகளை கட்டிக்கொடுத்து, அதற்கான தொகையை 20 அல்லது 25 ஆண்டு காலத்தில் திருப்பிக் கொடுக்கும்படியான ஒரு வாய்ப்பை ஏற்படுத்திக்கொடுக்கவேண்டும் என்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும் லாரிகளைப் பொறுத்தவரையில், லாரிகளில் அதிகமான அளவில் ‘ஓவர் லோட்’ ஏற்றுக்கொள்ளுகிறார்கள். அதோடு அதிகமான வேகத்திலும் போகின்றார்கள். நான் சென்னைக்கு ஒரு சமயம் காரில் வரக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டது. சென்னையின் பக்கத்தில் வரும்போது 45 மைல் வேகத்தில் வந்து கொண்டிருந்தோம். எங்கள் காரைக்கு முன்னால் ஒரு லாரி சென்று கொண்டிருந்தது. அந்த லாரியை ‘ஓவர் டேக்’ செய்து முந்திவிடலாம் என்று நினைத்து கொஞ்சம் வேகமாக எங்கள் காலை விட்டோம். எங்கள் கார் சுமார் 60 மைல் வேகத்தில் போயும் கூட அந்த லாரியை ‘ஓவர் டேக்’ செய்ய முடியவில்லை. பின்னால் எங்கள் கார்

[திருமதி. எ. எஸ். பொன்னம்மாள்] [16th July 1962]

டிசைவரிடம் 'தம்பி நீ மெதுவாகப் போ' என்று சொல்லி குன்றவான் வேகத்திலே நாங்கள் மெதுவாக வரவேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. இப்படி.....

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : லாரிகள் அதிகமான வேகத்தில் போவது உண்மையாக இருந்தாலும், கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் போகின்ற காரும் 60 மைல் வேகத்தில் போக்கூடாது என்பதை தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி எ. எஸ். பொன்னம்மாள் : கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்வதை நான் ஏற்றுக்கொள்கிறேன். நாங்கள் 40, 45 மைல் வேகத்தில் தான் வந்து கொண்டிருந்தோம். முன்னால் போய்க்கொண்டிருந்த லாரியை முந்துவதற்காக 60 மைல் போக வேண்டிய நிலை ஏற்பட்டது. அப்படிப் போயும் கூட அதை கடக்க முடியவில்லை என்பதைச் சொல்வதற்காகத்தான் இதை சொன்னேன். ஆகவே இந்த சூழ்நிலையை மாற்றி லாரிகள் வேகமாக செல்வதை தடுக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்ததாக, இரண்டொரு இடங்களுக்கு பஸ் போக்குவரத்து மிகவும் தேவையாக இருக்கிறது. மதுரையிலிருந்து சோழவந்தானுக்கு குமாரம், வைரவந்தம், ஆணைகுளம் வழியாக ஒரு பஸ்விட வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். இதற்கான தகவலை கேட்டு அரசாங்கம் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இந்த சந்தர்ப்பத்தில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்ததற்காக நன்றி செலுத்திக்கொண்டு என் வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திரு எஸ். நஞ்சண்ட ராவ் : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆண்டு இந்த இனத்தில் வரி போட்டிருப்பது இரண்டரைக்கோடி ரூபாய். பஸ் ஆபரேட்டர்கள் எல்லாம் கூடி இந்த இரண்டரைக்கோடி ரூபாயைக் கொடுக்கலாம். அதற்கு எந்தவிதமான ஆட்சேபனையும் இல்லை என்று முடிவு செய்திருப்பதாகவும் தெரிகிறது. ஆனாலும் அவர்கள் ஏதோ சில புது முறைகளை கையாள் வேண்டும் என்று கேட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. இப்போது போடப்பட்டிருக்கிற வரியை மாற்றி இவர்கள் சொல்லுகின்ற முறையில் வரி போட்பால் ஐந்து கோடி ரூபாய் வருமானம் வரும் என்று சொல்லுகிறார்கள். அப்படியிருந்தால் சர்க்கார் இதை நன்றாக கவனித்து அவர்கள் கூறுகிற முறையில் வரியைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையில் வேலை செய்யும் தொழிலாளர்களுக்கிடையே நான் பேசும் போது, அவர்கள் சொன்னார்கள். இப்போது வருகிற லாபத்திலேயே சரியானபடி போனஸ் கிடைப்பதில்லை, இப்படியிருக்கும்போது இன்னும் ஜாஸ்தியாக வரி போட்பால் தீபாவளி போனஸ், புத்தாண்டு போனஸ், ஆசுபத்திரி வசதி இவைகள் எல்லாம் எப்படி கொடுக்கப்போகிறார்கள் என்று அச்சப்படுவதாகக் கூறினார்கள். இதைப்பார்த்தால் இப்போதுள்ள சிறிய ஆபரேட்டர்கள் எல்லாம் இனிமேல் தொழிலாளர்களுக்கு எந்தவிதமான சலுகையும் கொடுக்க முடியாது என்று சொல்லப்போகிறார்கள். ஆகவே ஆபரேட்டர்கள் சொல்வதைப்போன்று இந்த வரியை வேறு விதத்தில் போட்டு வருவாய் கிடைப்பதற்கு வழி செய்ய வேண்டும் என்று சர்க்காரைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். வரி போடுகிற விதத்தில் இப்போது 'ஸ்லாப் லிஸ்டம்' ஏற்படுத்தியிருப்பதாகத் தெரிகிறது. 210 கிலோ மீட்டர் வரை இவ்வளவு என்றும், 270 கிலோ மீட்டர் வரை இவ்வளவு என்றும் 'ஸ்லாப் லிஸ்டம்' வைக்கப்பட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது. இது பலவிதமான கஷ்டங்களை ஏற்படுத்தும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆகவே இதை ஒரே யூனியாரம் ரேட்டாக வைத்தால் நன்றாக இருக்கும் என்பது சிலருடைய கருத்து. இதையும் சர்க்கார் கவனிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இவ்விதம் வரி கொடுப்பது மட்டுமல்லாமல், பஸ் கம்பெனிகள் எல்லாம் தங்களுக்கு வேண்டிய டயர்கள், ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் இவைகளை எல்லாம் வெளியில் பிளாக் மார்க்கெட் ரேட்டில் வாங்க வேண்டிய

16th July 1962]

[திரு. எஸ். நஞ்சுண்ட ராவ்]

நிலைமைதான் இருந்து வருகிறது. இந்த நிலைமையை மாற்றி பஸ்களுக்கு வேண்டியசாமான்கள் எல்லாம் கண்ட்ரோல் ரேட்டில் கிடைப்பதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், திருமதி பொன்னம்மாள் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல், லாரிகள் எல்லாம் மிகவும் வேகமாகப் போகின்றன. இதன் காரணமாக ஆபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. வேகமாக போவது மட்டுமல்ல, ஓவர் லோடும் ஏற்றுகிறார்கள். ஐந்து டன் ஏற்றக்கூடிய லாரியில் 8 டன், 10 டன் என்று சாமான்களை ஏற்றுகிறார்கள். 9 டன் ஏற்றக்கூடிய லாரியில் 12 டன் வரை ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். இவைகளை எல்லாம் கவனிப்பதற்கு போலீஸ் செக்கிங் இருந்தாலும் கூட, அதை மீறி பல லாரிகள் ஓவர் லோடு ஏற்றிக்கொண்டு போவதை நாம் பார்க்கின்றோம். ஆகவே இதைப்பற்றி சர்க்கார் கவனித்து, இப்போது ஐந்து டன் என்றிருந்தால், இப்போது அதிலிருக்கின்ற சக்தியைப்பார்த்து இரண்டு டன் கன்ஸஷன் கொடுக்கின்ற முறையில் சேர்த்து லோடு ஏற்றலாம் என்ற ஒரு முறையைக் கொண்டு வரவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதோடு முக்கியமாக ஸ்பீட் 25, 30 மைல்களுக்கு மேல் போகக்கூடாது என்று வற்புறுத்தக்கூடிய வகையில் ஒரு ஆர்டரைக் கொண்டு வந்தால் நல்லது. நான் தினமும் திண்டுக்கல்—மதுரை ரோட்டில் பார்க்கிறேன். ஒவ்வொரு நாளும் ஒரு லாரியாவது ஆக்ஸிடெண்டுக்கு உள்ளாகிறது. காரணம் என்னவென்றால், ராத்திரியெல்லாம், ஒட்டி பகல் நேரத்தில் தூக்கம் வந்து, அசதியில் ஆக்ஸிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. ஓவர் ஸ்பீட் இல்லாமலிருந்தால் நலமாக இருக்கும் என்று எடுத்துச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

டாக்ஸிகள் விஷயத்தில் திண்டுக்கலைப் பொறுத்தவரையில் எனக்குக் கொஞ்சம் அனுபவம் உண்டு. அங்கே மிகுதியாக “அன் ஆதரைஸ்ட் டாக்ஸிஸ்” உண்டு. ஆர்.டி.ஓ. அவர்கள் ரொம்பவும் திறமையாக அவர்களிடம் விஷயத்தை எடுத்துச் சொல்லி, அன் ஆதரைஸ்ட் டாக்ஸிஸை ரிஜிஸ்டர் செய்த டாக்ஸிகளாக மாற்றிக் கொள்ள வேண்டுமென்று அவர்களைக் கேட்டு, இப்போது அவைகள் ஆதரைஸ்ட் டாக்ஸிஸாக ஆகி விட்டன. ஆனாலும் கூட ஓவர் லோடிங் என்று ஏதாவது செக்கிங் வந்து ரொம்பவும் தொந்தரவு ஏற்படுகிறது. நிறைய வரி கொடுத்துத் தான் ஆதரைஸ்ட் டாக்ஸிஸ் ஆக முடியும். இந்த நிலையில் அன் ஆதரைஸ்ட் டாக்ஸிஸாக இருந்தது ஆதரைஸ்ட் டாக்ஸிஸாக ஆனதற்கே அவர்களுக்கு நன்றிசொல்ல வேண்டும். ஓவர் லோடிங்கில் ஏதாவது கன்ஸெஷன் கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும்.

இன்னொன்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். கிராமங்களில் இப்போது பஸ் போக்குவரத்து நல்ல முறையில் அதிகரித்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதிலே ஒவ்வொரு ரெவின்யூ கிராமத்திற்கும்—அதாவது ஒவ்வொரு தாய் கிராமத்திற்கும்—ஏதாவது ஒரு ரூட்டில் பஸ் போக வசதி ஏற்படுத்திக் கொடுக்கவேண்டும். நகரங்களில் உள்ள தனிப்பட்டவர்கள் சொந்தக் கார்கள் வைத்துக் கொண்டு அதில் போகிறார்கள். கிராமத்திலிருக்கக் கூடிய பொது மக்களுக்கு போவதற்கு பஸ்ஸாவது இருக்கவேண்டும். தாய் கிராமத்திற்குப் போவதற்கு பஸ் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு எனது வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

* திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி : கனம் தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்துப் பேசுகையிலே இந்த இலாகா படுகிற ஒரு சில கஷ்டங்களை எடுத்துக் கூற ஆசைப்படுகிறேன்.

சென்னை மாகாணத்திலேயே மிகச் சிறந்த முறையிலே மோட்டார் வசதிகளை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம் என்பதைப் பிற மாகாணங்களெல்லாம் ஒத்துக் கொள்கின்றன. அதே போன்று சென்னை மாகாணத்தில் தான் சில மாகாணங்களைக் காட்டிலும் வரி அதிகம். அதோடல்லாமல் இப்போது கூட வரியை அதிகமாகச் சமத்தியிருக்கிறோம், இப்படி சமத்துவதால் சிறு சிறு பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இருக்கிறார்களே—பெரிய ஃப்ளீட் ஆபரேட்டர்கள்

[திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி] [16th July 1962]

டர்ஸ் என்று கூறுகிற 10-க்கு மேல் பஸ்களைப் படைத்த பணக்காரர்கள் வேண்டுமானால் சமாளித்துக் கொள்ளலாம்—ஆனால் ஒன்று அல்லது இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ்களை வைத்திருக்கிற பஸ் முதலாளிகள் 42½ ரூபாய் ஒரு சீட்டுக்குக் கொடுத்து வந்ததை திடீரென்று 80 ரூபாயாக உயர்த்தினால், அவர்கள் வரியைக் கொடுக்க முடியாமல் நசுங்கிச் செத்து, பஸ்களை பெரிய முதலாளிகள் கையில் ஒப்படைத்து விட்டு வீட்டுக்குச் செல்லக்கூடிய நிலைமை தான் ஏற்படும். ஆகையால் வரியை அவ்வளவு கடுமையாக அமல் நடத்தாமல் வேறு வழியில்—பணம் நமக்கு எப்படியும் தேவை, பணம் இல்லாமல் திட்டத்தை அமல் நடத்த முடியாது—பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கொடுத்திருக்கிற மெமோராண்டம் பிரகாரம், முடிந்தால் கார்களை வைத்திருக்கிறவர்களுக்கு வரியை கொஞ்சம் அதிகப்படுத்தி, இதற்குச் கொஞ்சம் குறைத்துப் போட்டு நமது வருவாயைத் தேடுவது நலம் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு சென்னை மாகாணத்திற்கு கோடிக்கணக்கான ரூபாய் இந்த இலாகா கொடுக்கிறது. இந்த இலாகாவில் அந்த அளவுக்கு வசதி இருக்கிறதா என்றால் கொஞ்சமும் கிடையாது. வரிவாங்குவதைப் போல வசதி செய்து தர வேண்டுமென்பது மிகவும் முக்கியம். இன்றைய தினம் “ஆர்.டி.ஓ.” ஆபீஸ்களை எங்கேயோ அமைத்திருக்கிறார்கள். ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ் தான் அப்படி என்றால், ஆர்.டி.ஏ. மன்றத்தை நெருக்கடியான இடத்தில் போட்டு, வருகிற வக்கீல்களுக்குக்கூட நாற்காலி இல்லாமல், கேஸ் நடத்த போய் இல்லாமல், ரொம்பவும் அவசியம் இருந்தால் கால் ஒடிந்த, கை ஒடிந்த நாற்காலியைப் போட்டுக்கொண்டு கேஸ் நடத்தும் பரிதாபக் காட்சி பார்த்தவர்களுக்குத் தான் தெரியும். இப்படிப் போடுவதற்கு ஏதாவது பஞ்சம் வந்து விட்டதா? நல்ல சேர்களை வாங்கிப் போட முடியாதா? உயர் நீதி மன்றங்களுக்கு, சப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் போகக்கூடிய கேஸ்கள் இந்த பஸ் கேஸ்கள். அதிக வரி கிடைப்பதும் இந்த பஸ்களிலிருந்து. ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ் இருப்பது ஒரு இடம். கூட்டம் நடப்பது கலெக்டர் ஆபீஸில். இப்படி கலெக்டர் ஆபீஸில் நடக்கும்போது திடீரென்று ஒரு ஐட்ஜ்மெண்ட் அல்லது ஒரு கேஸ் ரெ.பரென்ஸ் வேண்டுமென்றால் பார்க்க முடியாது—ஏனென்றால் அது அங்கே இருக்காது. ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸுக்குப் போனால்தான் பார்க்கமுடியும். முடிந்த வரையில் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களுக்குப் புதிதாகக் கட்டடங்களைப் கட்டிக் கொடுத்து அங்கேயே கூடங்களை நடத்த ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். பல வக்கீல்கள் வரும்போது நாற்காலி கூட இல்லையென்றால் கேஸ்கள் எப்படி நடக்க முடியும் என்று யோசிக்கவேண்டும். அங்கு மாத்திரம் அப்படி இல்லை. “அப்பெல்லெட்டிரியூனல்” இருக்கின்றது. அதுவும் அப்படித்தான். சேர்க்கள் கிடையாது. மொத்தமாக ஒரு பெஞ்ச் போட்டிருக்கிறார்கள். அதுவும் கால் ஒடிந்து கை ஒடிந்து இருக்கும். 4-5 வக்கீல்கள் வந்தால் உட்காரக் கூட இடமில்லாமல் இருக்கிறது. இப்படி கேஸ் நடத்துவதற்கு வைத்திருக்கக்கூடிய இடம் மிக மிக மோசமான நிலையில் இருக்கிறது என்று எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். ஆர்.டி.ஏ., எஸ்.டி.ஏ., ஆபீஸ் களுக்கு எந்தெந்த வசதிகளைத் தர முடியுமோ அவைகளை உடனடியாகச் செய்து கொடுத்தால்தான் நல்லது. வருகிற வக்கீல்களுக்கே இந்த கதி என்றால் கட்டிக்காரர்களுக்கு—ஆபரேட்டர்களுக்கு—என்ன கதி என்று நீங்களு ஊகித்துக் கொள்ளலாம். ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களுக்கு புதிய கட்டடங்களைக் கட்டிக் கொடுக்கவேண்டும். தனியார் கட்டடங்களை வாடகைக்கு எடுத்துக் கொண்டு மாதாமாதம் ஆயிரம் ஆயிரம் என்று கொடுப்பதை விட ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் ஒரேயடியாக ஆபீஸ்களைக் கட்டிக் கொடுத்தால் ஆண்டுதோறும் செலவு இருக்காது. பணம் மிச்சமாகும். அதையும் யோசித்து, கோடிக்கணக்கான ரூபாய் வரி தருகிற இலாகாவாக இருப்பதால் இதற்கு ஓர வஞ்சனை செய்வது நல்லதல்ல, அதற்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து தரவேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக ஜி.ஓ. 2265-க்கு வருகிறோம். அந்த அடிப்படையில் 15 மைல் வரையில் “நியூ எண்டரண்டஸ்” என்றும், 15 மைலுக்கு மேல் 75 மைல் வரையில் மீடியம் ஆபரேட்டர்ஸ் என்றும், 75 மைலுக்கு

16th July 1962] [திருமதி டி. என். அனந்தநாயகி]

மேல் பெரிய ஃப்ளீட் ஆப்ரேட்டர்ஸ்—10-க்கு மேற்பட்ட பஸ் படைத்தவர்கள் என்றும் பிரித்து அவர்களுக்கு ரூட்களைக் கொடுப்பது என்று வைத்திருக்கிறோம். 15 மைல் என்றாலும் 15 மைலில் டவுன் ரூட் வந்து விட்டால், அது “நியூ எண்ட்மண்ட்ஸுக்கு” கிடையாது. டவுன் ரூட் பற்றி நீதிமன்றம் முடிவு செய்து அதன்படி,

“Town routes should not be given if they are considered as new entrants. There will be, otherwise, unhealthy competition inside towns; that will lead to soliciting on the narrow streets; such a thing will lead to danger and it won't be in the interest of the public.”

என்று அப்படி ஒரு ஜட்ஜ்மெண்ட் இருக்கிறது. 15 மைல் என்றால் முக்கால்வாசி டவுன் ரூட்டாகத்தான் இருக்கிறது. டவுன் ரூட் என்றால் எக்ஸ்ட்ரிமம் ஆப்ரேட்டர்ஸுக்குத்தான் கொடுப்போம், அதாவது தற்போது இருக்கிறவர்களுக்குத்தான் கொடுப்போம், அதுவும் 10-க்கு மேல் பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்குத்தான் கொடுப்போம் என்றால் புதிதாக வருகிறவர்களுக்கு ஒன்றும் கிடைக்காது. ஆகவே 15 மைல் என்பதை 20 அல்லது 25 என்று வைத்தால் டவுன் ரூட்டுக்கு மேல் இருக்கக் கூடிய ரூட்டுகள் புதிதாக பஸ் தொழிலை ஆரம்பிக்க முன் வருகிறவர்களுக்குக் கிடைக்கும். அதோடு 75 மைல்களுக்கு மேல் ரூட்டுகள் வருவதும் கஷ்டம். ஏனென்றால் அவைகளை எக்ஸ்ப்ரஸ் ரூட்டாக எடுத்து கவர்ன்மெண்டே விடுகிறார்கள். 75 மைல்களுக்கு மேல் ரூட்டுகள் பெரிய முதலாளிகளுக்குக் கிடைக்க முடியாத நிலை இருக்கிறது. ஆகவே 15 மைல் என்பதை 20 மைல் என்று ஆக்கி புதிதாக வருகிறவர்களுக்குக் கொடுத்து, 20 மைலிலிருந்து 50 மைல் வரையில் மீடியம் ஆப்ரேட்டர்ஸுக்குக் கொடுத்து, 50 மைலுக்கு மேல் பெரிய ஆப்ரேட்டர்ஸுக்குக் கொடுக்கும் முறையில் மாற்றி அமைக்கவேண்டும். அதோடு நில்ச்சுவான்தாரர்களுக்கு வரீலிங் வைத்து மாதிரி பஸ் முதலாளிகளுக்கும் வரீலிங் வைக்கவேண்டும். நில்ச்சுவான்தாரர்கள் தான் வாயில்லாப் பூச்சிகள் என்று அவர்களுக்கு வரீலிங் வைத்து செல்வாக்குப் படைத்த பஸ் முதலாளிகளை விட்டு விடக் கூடாது. யாராக இருந்தாலும் 50 பஸ்களுக்கு மேல் இருக்கக் கூடாது என்ற நிலைமையைக் கொண்டு வந்து, ரூட்டுகளைப் பரவலாகக் கொடுத்து நல்ல முறையில் ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும். ஒரே முதலாளி 300 பஸ், 150 பஸ் வைத்திருப்பது என்பது தமிழகத்திற்கு நல்லதல்ல. அதையும் நிச்சயமாக அரசாங்கம் கட்டுப்படுத்தி விடும். தீவிரமாக சமதர்மத்தைப் புகுத்தும்போது இந்த மாதிரி வரி போட்டால் அவர்களாக நஷ்ட ஈடு கொடுத்து விடுங்கள், நாங்கள் வேறு தொழிலுக்குப் போகிறோம் என்று சொல்லக் கூடிய நிலை கூட ஏற்பட்டு விடலாம். “வரீலிங் ஆன் பஸஸ்” முறையை நிர்ணயிப்பது வரவேற்கத்தக்கது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இந்த ஜி.ஓ.வைப் பற்றிச் சொல்லும்போது, இது ஜி.ஓ. ஆக இருப்பதால் நீதி மன்றத்திற்குப் போனால், ரிட் போட்டால் கூட, “என்ன ஐயா இது, இது அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் டைரக்டரின் ஓலர், நாங்கள் தலையிடுவதற்குக் குறைவான ஜூரிஸ்டிக்ஷன் தான் இருக்கிறது, இதை எப்படி நடத்த முடியும்” என்று கேட்கிறார்கள். ஆகையால் நம் அரசாங்கம் யோசித்துப் பார்த்து அதை ஜி.ஓ. ஆக வைக்காமல் ரூல் ஆகவே மோட்டார் வெஹிக்கிள்ஸ் சட்டத்தில் கொண்டு வந்தால் நீதி மன்றத்திற்குப் போனால் நீதி கிடைக்க வாய்ப்புக் கிடைக்கும். அதை அட்மினிஸ்ட்ரேட்டிவ் ஆர்டராக வைக்காமல் ரூலாக மாற்றி விட்டால் நல்ல வகையிலே நீதி கிடைக்க வழி ஏற்படும் என்று நினைத்து அதை ரூலாகப் போட்டு விடுவது கேட்டுக் கொண்டு, இந்த பெஞ்ச் இல்லாத, நாற்காலி இல்லாத குறைகளைத் தீர்க்கவேண்டுமென்று கூறி, எடுத்து வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு கோ. ராஜாராம் : மதிப்பிற்குரிய சட்டமன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்றையத் தினம் கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த திருக்கக்கூடிய இந்த மோட்டார் மானிய கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு

[திரு. கோ. ராஜாராம்]

[16th July 1962]

சில கருத்துக்களை இந்த மன்றத்திலே வழங்க விரும்புகிறேன். இந்த விவாதத்திலே கலந்து கொள்கின்ற நேரத்திலே என்னுடைய முன்னாலே நொறுங்கிய கார்களும், ஸ்டெர்சர்களும், ஆஸ்பத்திரிகளும் தான் தோன்றி மறைகின்றன. இப்படி மோட்டார் என்று சொல்கிறபோதே, விபத்துக்கள் மனக்கண் முன்னாலே தோன்றி மறைவதிலே ஆச்சரியப்படுவதற்கில்லை. இந்த நாட்டிலே சாலேப் போக்குவரத்திலே விபத்துக்கள் மலிந்து கிடக்கிறது என்பதை யாரும் மறுப்பதற்கு, மறைப்பதற்கு இல்லை. இதை விசேஷமாக உணர்ந்த நமது கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள், தமது பட்ஜட் உரையிலே கூட, நிதிநிலை அறிக்கையிலே கூட, இதைப்பற்றிக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். “இந்த சாலை விபத்துக்கள் இப்போது பெருகிக் கொண்டு வருகிறது. இதற்குப் பெரும் காரணமாக இந்த லாரிகள் அமைந்திருக்கின்றன. ஆகவே, அவைகளுக்கு வரி அதிகமாக விதிப்பதில் தவறு ஒன்றுமில்லை” என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். அது உண்மை; நியாயமான குற்றமும் ஆகும். திண்டிவனத்தை விட்டுப் புறப்பட்டு சென்னைக்கு வருவதற்குள் இடையிலே இருக்கும் 75 மைல்களுக்குள் ஒரு நாளைக்கு ஒரு விபத்தையாவது சந்திக்க முடியாமல் இருப்பதற்கில்லை. அப்படிச் சந்திக்கின்ற ஒவ்வொரு விபத்தும் லாரியோடு சம்பந்தப்பட்டிருப்பது ஒரு வேடிக்கையான பொருத்தமாக உள்ளது. ஒரு லாரி ஒரு காரோடு, ஒரு லாரி ஒரு பஸ்ஸோடு, ஒரு லாரி ஒரு கட்டை வண்டியோடு, ஒரு லாரி ஒரு பாதசாரியோடு என்று இப்படி ஒவ்வொரு விபத்தும் ஒரு லாரியோடு சம்பந்தப்பட்டிருப்பதைக் காணும்போது, எனக்குக்கூட ஒரு சந்தேகம் பிறக்கிறது. அதாவது, புராணங்களிலே யமனுக்கு எருமைக் கூடா என்பது வாகனமாக இருந்ததுபோல், இப்போது நவீன நாட்டினுடைய நிலைமைக்குத் தகுந்தாற்போல் யமனுக்கு லாரி வாகனமாக மாற்றப்பட்டு இருக்கிறதோ என்றாகுபடி சந்தேகம் தோன்றுகிற அளவுக்கு, பொதுமக்களுக்கு இன்றைக்கு மரணம் லாரி உருவிலே வந்து சேருகிறது. சாலையில் விபத்துக்கள் ஏற்படுகிறது என்பதையாவது கேட்டுத் தாங்கிக் கொள்ளலாம்; பொறுத்துக் கொள்ளலாம். ஆனால், லாரி நடைபாதை மீது சென்றிருந்தவர் மீது ஏறிவிட்டால், இன்னும் வீட்டிற்குள்ளேயே புகுந்துவிட்டது என்றெல்லாம் நாம் தினமும் பத்திரிகைகளிலே படிக்கின்றோம். இப்படி லாரிகள் வீட்டிற்குள்ளேயே புகுந்து மரணம் சம்பவிக்கின்றது என்றால், அதற்குக் காரணம் என்ன? இப்படிப்பட்ட செய்திகளை நாம் படிக்கும்போது, அவர்களிடையே உள்ள பொறுப்பற்ற தன்மையும், ஜாக்கிரதை இன்மையும் தான் காரண முடிகிறது. இத்தகைய பொறுப்பற்ற தன்மையாலும், ஜாக்கிரதை இன்மையாலும் பல உயிர்கள் பலியாவதை நாம் இன்றைக்குப் பார்க்கிறோம். “Accident என்றால் unexpected; a thing not anticipated” என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனால் இந்த விபத்துக்களையெல்லாம் “unexpected” என்று சொல்வதற்கில்லை. அவர்களிடம் உள்ள பொறுப்பற்றத் தன்மையையும், ஜாக்கிரதை இன்மையையும் தான் இத்தகைய விபத்துக்களுக்குக் காரணமென புலப்படுகிறது. இதைப் பார்க்கின்றபோது, சட்டத்திலே இப்போதுள்ள தண்டனையை அவர்கள் பொருட்படுத்தாததாகத் தெரியவில்லையென்ற முடிவுக்குத் தான் வரவேண்டியிருக்கிறது. நான்கூட இதற்கு ஒரு உதாரணம் குறிப்பிட முடியும். தேர்தல் நேரத்திலே எனக்குக் கார் ஓட்டிய ஒருவரிடம், வண்டியை ஜாக்கிரதையாக ஓட்டுங்கள், ஐயா, என்று சொன்னேன். அப்படி நான் அவரிடம் கூறியபோது, அவர் “மிஞ்சிப்போனால் 6 மாதம் தானே” என்று சலபமாகச் சொல்லிவிட்டார். அந்த அளவுக்கு இந்த தண்டனையானது குறைவாக இருக்கின்ற காரணத்தினாலே இப்படி அவர்கள் பொறுப்பற்ற முறையிலே நடந்து கொள்கிறார்கள் என்று நான் கூறுகிற இந்த நேரத்திலே, அவர்களுக்கு அளிக்கப்படுகின்ற தண்டனை குறித்த விதிகள், சட்டத்திலே திருத்தியமைக்கப்பட வேண்டுமென்று நான் தெரிவிக்க வேண்டியவனாக இருக்கிறேன். அது மட்டுமல்ல. டிரைவர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்ற நேரத்திலே, அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் வழங்குவதில் சற்று கடுமையான சோதனைகளை வைத்து வழங்கவேண்டும். அதிலும் குறிப்பாக, ஹெவி வெகிகிள் (Heavy Vehicle) ஓட்டுவதற்கு லைசென்ஸ் கொடுப்பதாக இருந்தால், அதைப் பற்றி நன்றாகப் பரிசீ

16th July 1962] [திரு கோ. ராஜாராம்]

லித்துப் பார்த்த பின்னர், அவர்கள் பொறுப்பான முறையிலே பணியாற்றுவார்களா என்பதைத் தெரிந்து இப்பதவிகளுக்கு தேர்ந்தெடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள நான் விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக, எனது மாவட்டத்திலே இருந்து வந்த ஒரு உறுப்பினர் அவர்கள் பெரியதொரு குற்றச்சாட்டைச் சமத்தினார்கள். அது என்னையும், என்னைச் சார்ந்த ஆளும் கட்சியிலே உள்ள அத்தனை பேர்களையும் சார்ந்த குற்றச்சாட்டாக அமைந்திருக்கின்ற காரணத்தினால், அதற்குப் பதில் தரவேண்டிய நிலையில் இருக்கிறேன். தேர்தலிலே தோற்றுப் போன காங்கிரஸ்காரர்களுக்கு எல்லாம் பஸ் பர்மிட் தரப்படுகிறது என்ற ஒரு குற்றச்சாட்டைச் சமத்தினார்கள். அந்தக் குற்றச்சாட்டு உண்மையாக இருக்கும் பட்சத்தில், இந்தச் சபைக்கு வந்த 139 பேர்களும் தேர்தலிலே ஜெயித்து வர ஆசைப் படுவதைவிட, தோற்றுப்போகவே விரும்பி இருப்போம். அடிப்படையில்லாத பொருளற்ற குற்றசாட்டாகும் அது. நல்ல நேரத்தில் கனம் நிதி அமைச்சர் அவர்கள் குறுக்கிட்டு அவருக்கு நல்ல பதில் கூறினார்கள். அந்த அதிகாரம் ஆர். டி. ஏ.-வுக்கு இருக்கிறது. அது குவாசி ஜாடிஷியல் பர்டிமேன்து ஆகும். அதோடு அப்படி கொடுத்த பர்மிட் தவறாக இருக்கும் பட்சத்தில் அப்பீல் செய்வதற்கு வழி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. இன்டிபென்டெண்ட் ஜாடிஷியரியை நமது ஜனநாயகம் கண்டுகொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, தவறான முறையிலே ஒருவருக்குப் பர்மிட் கொடுப்பதற்கு வழி இருக்க முடியாது. அரசினர் குறுக்கீடு இதிலே இருக்க முடியாது. இருந்தாலும் கூட, அவர்கள் குறிப்பாக சென்ற தேர்தலிலே அவரை எதிர்த்து தோற்றுப்போன காங்கிரஸ்காரருக்கு பர்மிட் கொடுக்கப்பட்டு இருக்கிறது என்று சொல்வதின் உண்மையை என்னால் புரிந்து கொள்ள இயலவில்லை. அவர் குறிப்பிடுகிற அந்த ஒரு ரூட்டுக்கு முயற்சி செய்து கொண்டு வரப்படுகிறது. அதிலே கூட 4 பேர்கள் முயற்சி செய்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பது எனக்கு தெரியும். அதனால் இப்படி குறிப்பாக ஒரு குற்றம் சமத்தியது மிகவும் நியாயமற்றது என்பதை மட்டுமே கூறிக்கொண்டு, இந்த உரையை நான் முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திருமதி. பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம் : கனம் சபைத் தலைவர் அவர்களே, நமது கனம் அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மோட்டார் வரகன வரி விதிப்புக் கோரிக்கையின் பேரிலே ஒரு சில வார்த்தைகள் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பஸ், லாரிகளுக்கு விதிக்கப்பட்டிருக்கிற வரியானது மிகவும் அதிகமென்று கூக்குரல் எழுந்து கொண்டே இருக்கின்றது. உண்மையாக நாம் பார்க்கும்போது, அவைகள் அதிகம் இல்லையென்றே நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பஸ் போக்குவரத்தின் காரணமாகத்தான் சாலைகள் எல்லாம் மிகவும் பாழடைந்து போகின்றன. அவைகளைச் சீர்படுத்த வேண்டும். மேலும் நம்முடைய திட்டங்களுக்கு அதிகமான பணமுமேவேண்டும். எனவே, எங்கிருந்தாவது நாம் பணத்தை சேகரிக்கவேண்டும். அப்படி இருக்கும் போது, எந்த ஒரு தொழிலிலே அதிகமான லாபம் கிடைக்கின்றதோ, அந்தத் தொழிலுக்கு வரி போடுவது என்பதில் கொஞ்சம்கூட ஆட்சேபணை எழவேண்டிய அவசியமில்லை. எனவே, அந்த வரி விதிப்பானது நியாயம் என்றுதான் நான் கருதுகிறேன். இருந்தாலும்கூட, 10 பஸ்களுக்கு மேற்பட்டவர்களுக்கு இந்த வரி பொருத்தமானது. சிறுசிறு ஆபரேட்டர்கள் அதாவது 5 பஸ்களுக்கு உட்பட்டவர்களுக்கு கொஞ்சம் குறைக்கலாம் என்பதையும் நான் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். வருமான வரி விதிப்பை பொறுத்த வரையில் எப்படி அதிகமாக லாபம் வருகின்றதோ களுக்கு அதிகமாக வரி போடப்படுகின்றதோ, அதுபோலவே அதிகமான பஸ் இருப்பவர்களுக்கு அதிகமான வரி போட்டு, குறைந்த அதாவது 5-க்கு உட்பட்டு, 3-க்கு மேற்கொண்டு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு குறைவான வரி, அதிலும் ஒரு பஸ் வைத்திருப்பவர்களுக்கு குறைவான வரி என்கிற அளவிலே நாம் வரி போட்டோமானால், அவர்களால் கொஞ்சம் கஷ்டமில்லாமல் நடக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்படலாம். ஏனென்றால், கொஞ்சம் அதிகமான பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு ஓரளவு அனுபவம் ஏற்பட்டு, அவர்கள் எந்த முறையிலே அந்தத் தொழில்

[திருமதி பி. கே. ஆர். லக்ஷ்மிகாந்தம்]

[16th July 1962]

நடத்த வேண்டுமென்பதை அறிந்து, அந்தத் தொழில் நசங்கி போய் விடாது பார்த்துக் கொள்வார்கள். ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் இப்போது தான் அவைகளை ஏற்றுக்கொண்டு நடத்துகின்ற காரணத்தினால், அவர்களுக்கு அனுபவம் வருகின்ற வரையிலும் கொஞ்சம் குறைவாக இருப்பது நல்லது. எனவே, 5 பஸ்கள் வரை வைத்திருப்பவர்களுக்கு கொஞ்சம் வரியைக் குறைப்பதால், எந்தவிதமான ஆட்சேபமும் இருக்க முடியாது என்று நான் கருதுகிறேன்.

இரண்டாவதாக, லாரிகளைப் பற்றிச் சொல்லும்போது, மதுரை போன்ற நகரங்களிலே எல்லாம் லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ் என்று சந்து பொந்துகளில் எல்லாம் வைத்துக்கொண்டு இருக்கிறார்கள். லாரிகள் ஏற்பட்ட பிறகு ஓரளவு சாமான்களைக் கொண்டு வருவதற்கு மிகவும் ஒரு சலபமான சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதில் சந்தேகமில்லை. ஆனால் மதுரை போன்ற நகரத்திலே சிறு சிறு சந்துகளில் எல்லாம் லாரி போக்குவரத்தை ஏற்படுத்திக்கொண்டு, அங்கெல்லாம் லாரிகளைக் கொண்டுவந்து நிறுத்துவிடுகிறார்கள். எனவே அங்குள்ள குழந்தைகள் பள்ளிக்கூடம் செல்வதாக இருந்தாலோ, அங்குள்ள பெண்கள் கடைக்கு போவதாக இருந்தாலோ அந்த சந்திலிருந்து சென்று வருவதற்கு மிகவும் இடைஞ்சலாக இருக்கிறது. எனவே, அவைகள் எல்லாம் தவிர்க்கப்பட வேண்டும். அந்த லாரிகளின் காரணமாக சிறு குழந்தைகளுக்கு விபத்துக்களும் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களிலே லாரி ஸ்டாண்டு கட்ட வேண்டுமென்று நம் சர்க்காரிலிருந்து உடனடியாக உத்தரவு போட்டு, லாரி ஸ்டாண்டு கட்டப்படவேண்டும். அப்படி கட்டி அங்கு ஏற்றப்படுகின்ற சாமான்கள் எல்லாம் அந்த ஸ்டாண்டுக்குச் சென்று ஏற்றப்பட வேண்டுமென்று நடைமுறைக்கு கொண்டு வந்தால்தான், ஒரு அமைதியான சூழ்நிலை சந்துபொந்துகளிலே வாழக்கூடியவர்களுக்கு ஏற்பட முடியும். தவிர, அந்த லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ்களிலே மிகையான மூட்டைகளை கொண்டு வந்து மூட்டை மூட்டையாக போட்டு விடுவதால், அக்கம்பக்கத்திலே இருக்கக்கூடிய குழந்தைகள் இரவில் தூங்கவும் முடியாமல், தும்பிக்கொண்டும் அழுதுகொண்டும் இருக்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்த மாதிரி சூழ்நிலையை இன்றைக்கு சந்துபொந்துகளில் பார்த்தோம் என் வீட்டின் பக்கத்து சந்திலே இந்த மாதிரி ஒரு லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ் இருக்கிறது. அங்கு எப்போது பார்த்தாலும் மிகையான மூட்டைகளைக் கொண்டு வந்து போட்டு விடுவார்கள். அப்போது அங்கு அக்கம்பக்கத்திலே உள்ள குழந்தைகள் தூங்க முடியாமல் கஷ்டப்படுவதை நான்கள் பார்த்துக் கொண்டோன் வருகிறோம். ஆகவே, இந்த முறையை பொறுத்த வரையில், மதுரை போன்ற பெரிய நகரங்களிலே சந்து பொந்துகளில் இத்தனை அடியுள்ள தெருக்களில் இப்படிப்பட்ட லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ்களை வைத்துக் கொள்ளக்கூடாது என்று விதி ஏற்படுத்த வேண்டும். அப்போது தான் இந்த மாதிரியான லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ்கள் எல்லாம் சந்து பொந்துகளில் வந்து பொதுமக்களுக்கு தொல்லைகள் ஏற்படாது தடுக்க முடியும் என்பதை நான் ஞாபகப்படுத்திக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சாதாரணமாக மக்கள் ரூ. 100 வாடகை கொடுக்கிற வீடுகளுக்கு, லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் ரூ. 300 கொடுக்கிறார்கள். எனவே, வாடகை அதிகமாக கிடைக்கிறது என்ற காரணத்தினால், மக்கள் லாரி பூக்கிங் ஆபீஸ் வைப்பதற்குத் தான் வாடகைக்கு விடுகிறார்கள். ஆகையினால், இந்த நிலைமையை தவிர்க்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மேலும், பஸ் ஸ்டாண்டுகளுக்கு ஒரு அட்வைசரி கமிட்டி இருக்கவேண்டுமென்று எதிர்க்கட்சியில் உள்ள ஒரு அங்கத்தினர் கூறினார்கள். அது வேண்டியதில்லை என்றுதான் நான் கூறுகிறேன். இப்பொழுது இருப்பது போலவே, ஜில்லா கலெக்டருக்கே இந்த அதிகாரம் இருக்கவேண்டும் என்று என்னுடைய கருத்தை நான் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மதுரையில் ஒரு சில டாக்ஸிகள் ஓடுகின்றன. அந்த டாக்ஸிகள் மீட்டர்கள் பொருத்தப்படாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. மதுரை போன்ற பெரிய நகரத்தில் ஜனங்கள் போக்குவரத்து அதிகமாக இருக்கிறது.

16th July 1962] [திருமதி பி. கே. ஆர். ஸக்ஷமிகாந்தம்]

அம்மாதிரி நகரங்களில் மீடர் பொருத்தப்பட்ட டாக்ஸிகள்தான் இருக்க வேண்டும். ஆகவே, அங்குள்ள டாக்ஸிகளுக்கு மீட்டர்கள் பொருத்திக்கொள்ள வேண்டும் என்று ஒரு உத்தரவு பிறப்பித்து, மீட்டர்கள் பொருத்தப்பட்ட டாக்ஸிகள் அங்கே நடமாடும்படியான ஒரு சூழ்நிலையை ஏற்படுத்திக்கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சிறு, சிறு ஆபரேடர்களுக்கு நாம் முதலிடம் கொடுக்க வேண்டும் பெரிய முதலாளிகளுக்குத் தான் பஸ் ரூட்கள் இன்னும் அதிகமாகக் கொடுக்கவேண்டும் என்ற கருத்தினை மாற்றிக்கொண்டு, முதலில் பஸ் ரூட்டே இல்லாதவர்களுக்கு சந்தர்ப்பம் கொடுத்து, பிறகு ஒரிரண்டு பஸ் ரூட் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கு இன்னும் கொஞ்சம் அதிக சந்தர்ப்பம் கொடுத்து, ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைக்கு மேல் கொடுப்பதில்லை; அதாவது 5 ரூட்களுக்கு மேல் கொடுப்பதில்லை என்ற ஒரு நடைமுறையை ஏற்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும். நிலத்திற்கு எப்படி உச்ச வரம்பு வைத்திருக்கிறோமோ, அதே மாதிரி, பஸ் விஷயத்திலும் ஒருவரிடத்திலே அதிகமாக பஸ்கள் குவியக்கூடாது என்ற ஒரு நிபந்தனைவை ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கோரிக்கொண்டு, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கோ. சி. மணி : மாமன்றத் தலைவர் அவர்களே, இன்றைய தினம் இங்கே நடந்துக்கொண்டிருக்கிற போட்டார் வாகன சட்ட நிர்வாகம் ஆகிய மானியக் கோரிக்கையின் மீது நாங்கள் தந்திருக்கிற வெட்டுப் பிரேரேபணைகளை ஆதரித்து இரண்டொரு வார்த்தைகள் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். குறிப்பாக, தமிழகத்தில் இன்றைய தினம் பஸ் வசதிகள் அதிகமாக ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை ஆளும் கட்சியினர்கள் இங்கே சுட்டிக்காட்டினார்கள். ஓரளவுக்கு அது உண்மை என்று நான் ஏற்றுக்கொண்டாலும் அந்த பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கிற பகுதிகளின் அவை எந்த அளவுக்கு நிர்வகிக்கப்பட்டு வருகின்றன என்பதையும் அருள் கூர்ந்து அமைச்சர் அவர்கள் தயவு செய்து சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். குறிப்பாக நகர்புறங்களிலிருந்து பக்கத்திலிருக்கிற கிராமங்களுக்கு செல்லுகின்ற டவுன் பஸ்களை எடுத்துக்கொள்வோமானால், நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிற மைல்கள் வரையில்தான் டவுன் பஸ்கள் போகக்கூடும் என்று ஒரு விதி இருப்பதன் காரணமாக சில பஸ்கள் டவுனை விட்டு புறப்பட்டால், எந்த ஊருக்குப் போய்ச் சேரும் என்று சொல்லப்படும் ஊருக்கு இடையிலேயே 12 மைல் ஆகி விட்டால், அந்த இடத்திலேயே பஸ்களை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். பஸ் எந்த ஊருக்குப் போய்ச் சேரும் என்று பலகையில் எழுதிப் போட்டிருக்கிறார்கள். ஆனால், அந்த மாதிரி போய்ச் சேரும் ஊரின் பெயரை பலகையில் குறிப்பிட்டுவிட்டு, அந்த ஊருக்குப் போய்ச் சேரும் முன்பே பஸ்களை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். பிறகு அந்த இடத்திலிருந்து குறிப்பிட்ட ஊருக்குப் போகவேண்டுமென்றால், கீழே இறங்கி $\frac{1}{2}$ மைல், $\frac{3}{4}$ மைல் நடந்து செல்லக் கூடிய அளவுக்குத் தான் பஸ்கள் நடுவிலேயே நிறுத்தப்படுகின்றன. குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் வேப்பத்தூர் என்ற ஒரு கிராமம் இருக்கிறது தாராசரத்திலிருந்து 2-ம் நெம்பர் டவுன் பஸ் வேப்பத்தூருக்கு புறப்பட்டுப்போய்க்கொண்டிருக்கிறது. வேப்பத்தூர் போய்ச் சேரும் என்று சொல்லப்படுகிற டவுன் பஸ், வேப்பத்தூர் கிராமம் ஆரம்பிக்கின்ற முனையிலே, நின்றாலும்கூட. அதற்கப்பால் ஏறத்தாழ 1 மைல், $\frac{3}{4}$ மைல் நடந்து கிராமத்திற்குப் போகவேண்டியிருக்கிறது. இடையிலே இருக்கிற வயல் வெளிகளில் அமைக்கப்பட்டிருக்கிற தரையில் தான் மக்கள் நடந்து செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அப்படி மக்கள் டவுன் பஸ்ஸுக்கு செல்லாமல், வேறு ஏதாவது வண்டியில் போயிருந்தால், கொஞ்சம் காலதாமதம் ஆனாலும் கூட, வீட்டு வரையிலே நிம்மதியாகப் போய்ச் சேரலாம். இப்படி டவுன் பஸ்கள் இடைவெளியில் நின்றாலும்கூட நினைவை ஏற்பட்டிருக்கிறது. இது சம்பந்தமாக பஞ்சாயத்து மன்றம் தீர்மானம் போட்டு, தூரத்தை கொஞ்சம் அதிகப்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டிருக்கிறார்கள். அங்கிருக்கிற பாஸஞ்சர் அத்தனை பேர்களும் அதை விரும்பிக்கேட்டிருக்கிறார்கள். ஏறத்தாழ இரண்டு ஆண்டு காலமாகியும் ஒன்றும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. இது சம்பந்தமான தகவல்களை சேகரித்து வருகிற அமைச்சர்களிடம் நேரிடையாகக் கொடுத்தும், சொல்லிக்கொண்டும் இருக்க

[திரு. கோ. சி. மணி]

[16th July 1962]

கிறார்கள். அத்தியாவசியமாக கருதப்படுகின்ற ரூட்கள், டவுன் பஸ் ரூட்கள் எங்கெங்கே இருக்கின்றனவோ, எந்தெந்த இடங்களிலெல்லாம் இப்படிப்பட்ட நிகழ்ச்சிகள் இருக்கின்றனவோ, அந்த இடங்களிலெல்லாம் அரசினர் தாங்கள் விதித்திருக்கிற மைல்களை தாற்காலிகமாகவோ அல்லது நிரந்தரமாகவோ கொஞ்சம் அதிகமாக்கிக்கொடுத்து, இப்படிப்பட்ட பஸ்கள் கொஞ்சம் நீண்ட தூரம் போகும்படியான அளவுக்கு நிலைமையை உருவாக்க வேண்டும் என்று இந்த மன்றத்தில் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அதேபோல இன்னமும் டவுன்பஸ்கள் விடவேண்டிய பல இடங்கள் இருக்கின்றன. பல இடங்களில் ஜனசங்கியை அதிகமாக இருந்தும், மைல்கள் அந்த எண்ணிக்கைக்கு உட்பட்டிருந்தும், அப்படிப்பட்ட கோரிக்கைகளை அங்கே இருக்கின்ற பஞ்சாயத்து யூனியன் மன்றங்கள் எடுத்துச் சொல்லியிருந்தும், பஞ்சாயத்து அலுவலகங்கள் தீர்மானங்கள் போட்டிருந்தும், மக்கள் மகஜர் மூலம் தெரிவித்திருந்தும், ஒன்றிரண்டு ஆண்டு காலமாகியும் அதைப்பற்றி எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் எடுக்கப்படவில்லை. அங்கு இருக்கிற ஆர். டி. ஒவோ அல்லது சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சரோ அல்லது சம்பந்தப்பட்ட இலாகாக்களினரோ எந்தவிதமான நடவடிக்கையும் இதுவரையில் எடுத்துக்கொள்ளவில்லை. குறிப்பாக ஆடுதுரை தொகுதியில் சோழபுரம்-கும்பகோணம் ரூட்டில் 12 மைல்களுக்கு உள்ளேதான் அந்த இடைவெளி அமைந்திருக்கிறது. அடிக்கடி வழக்கு மன்றங்களுக்கு வருபவர்களும், வெளி ஊருக்குப் போவதற்கு ரயிலைப் பிடிப்பதற்கு வருபவர்களும் பஸ் பிடிக்க முடியாமல் தவிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அந்த ரோடில் அணைக்கரை, விருத்தாசலம், அரியலூர் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. அந்த பஸ்கள் நீண்ட தூர பஸ்கள் ஆனதால் எல்லோரும் “துரு டிக்கெட்” பிரயாணிகளாக இருக்கிறார்கள். அதனால் அந்த பஸ்கள் அங்கே நிறுத்தப்படுவதில்லை. இதன் காரணமாக மக்கள் போக்கு வரத்து மிகவும் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அங்கே லோகல் பஸ்கள் என்ற பெயரால் சில ‘டிரிப்கள்’ அடிக்கிறார்கள். கால தாமதம் ஆகிவந்தால், பின்னால் அந்த வண்டி வந்தவுடனே, அதே டிரைவர், கண்டக்டர்களை வைத்துக்கொண்டு மறுபடியும் லோகல் டிரிப் அடிக்கிறார்கள். அப்படிப்பட்ட நிலைமையில் சோழபுரம்-கும்பகோணத்திற்கிடையே லோகல் டிரிப்கள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. அங்கே ஒரு டவுன் பஸ் போட்டுத் தீர் வேண்டும். பஞ்சாயத்து மன்றம் இது விஷயமாக தீர்மானம் போட்டு அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பியிருக்கிறது. அதை அருள்சபிந்து தயவு செய்து நினைவுபடுத்திக்கொண்டு, வேண்டிய நடவடிக்கையை உடனடியாக எடுக்க வேண்டும் என்று இந்த சந்தர்ப்பத்தில் பணிவோடு கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதேபோலத்தான் கும்பகோணம்-நீலத்தூர் இடையிலே இருக்கிற தேவனாஞ்சேரி 12 மைல்களுள்ளானிருக்கிறது ஆதலால் டவுன் பஸ் விடவேண்டும். இப்படிப்பட்ட தீர்மானமும், மக்களுடைய கோரிக்கையும் அனுப்பிவைக்கப்பட்டு ஓராண்டுக்கு மேலானாலும் ஒன்றும் நடவடிக்கை எடுக்கப்படவில்லை. இதையும் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கனம் அமைச்சர் அவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

அதற்கு அப்பால் இப்படிப்பட்ட பஸ் ரூட்கள் நடந்துகொண்டிருக்கிற இடங்களில், பஸ்களில் பிரயாணம் செய்வதற்காக வருபவர்கள், பஸ்களிலிருந்து இறங்குபவர்கள் வசதியாக தங்குவதற்கு இடங்கள் அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும். இது மக்களுக்கு மிகவும் இன்றியமையாத ஒன்றாகும். அதனுடைய பெரும் பொறுப்பை முனிசிபாலிட்டிகளும், ஆங்காங்கு இருக்கிற பஞ்சாயத்து மன்றங்களும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்பதை நாம் அத்தனை பேர்களும் அறிவோம். ஆனால், அம்மாதிரி பொறுப்பு எடுத்துக்கொள்ளுகிற அளவுக்கு ஆங்காங்கு இருக்கிற பஞ்சாயத்து மன்றங்களுக்கு, ஆங்காங்கு இருக்கிற நகராட்சி மன்றங்களுக்கு ஒரு சில நேரங்களில் நிதி வசதி இல்லாமல் இருந்துகொண்டிருப்பதையும் நாம் அறிவோம். அம்மாதிரி நிதி வசதி இல்லாத பஞ்சாயத்து மன்றங்களுக்கும், நிதி வசதி இல்லாத நகராட்சி மன்றங்களுக்கும், தேவையை பூர்த்தி செய்வதற்கு தயங்காமல், ஓரளவுக்கு கடன் கொடுத்து, அவர்கள் பஸ் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு வசதி செய்து கொடுக்க ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

16th July 1962]

[திரு. கோ. சி. மணி]

அடுத்தபடியாக, ஆடுதூரையைப்பற்றி இங்கு இருக்கிற அமைச்சர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். இந்த மன்றத்தில் அடிக்கடி அந்தப் பெயரை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அரசாங்கம் அங்கே நிர்வகித்துக்கொண்டிருக்கிற ஆராய்ச்சிப் பணியின் காரணமாக அந்தப் பெயரை பலரும் அடிக்கடி எடுத்துச் சொல்லுகிறார்கள். அந்த ஊருக்கு, (ஆடுதூரைக்கு) வடமட்டத்திலிருந்தும், அரியலூரிலிருந்தும், கும்பகோணத்திலிருந்தும் ஆதம்பரத்திலிருந்தும் பஸ்கள் வந்துகொண்டிருக்கின்றன. அது ஒரு பஸ் ஜங்ஷன் மாதிரி அமைந்திருக்கிறது. மேலும் பஞ்சாயத்தாக ஆடுதூரை காட்சி அளித்துக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த இடத்திலே ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு கட்ட வேண்டுமென்று அங்கு இருக்கிற பஞ்சாயத்து மன்றம் தீர்மானம் போட்டிருக்கிறது. பொது மக்களும் தங்களுடைய விரும்பத்தை அரசினருக்குத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அவர்களும் நிதி போன்ற அங்கே ஒரு இடத்தில் பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டுவதற்கு விரும்புகிறார்கள். ஆனாலும் அந்த பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டக்கூடிய அளவுக்கு அமைந்திருக்கிற பொது இடத்தில், நான்கு ரோடுகளும் சேருகிற ஒரு இடத்தில் கடைத் தெரு இருக்கிறது. கடைத் தெருவுக்குப் பக்கத்தில் பஞ்சாயத்துக்குச் சொந்தமான கொஞ்சம் நிலமும் இருக்கிறது. அதையும் சேர்த்து கட்டுவோம் என்று சொன்னால், அங்கே போய்க்கொண்டு வந்துகொண்டு இருக்கிற பஸ்களுக்கு இடைஞ்சலாக ஒரு சிறு கட்டம் நடுவிலே அமைந்திருக்கிறது. அந்தக் கட்டம் உள்ளபடியே ஆண்டவனை மறைக்கின்ற நந்தி போல் அங்கே நடுவில் அமைந்திருக்கிறது. அது பொது மராமத்து இலாகாவுக்குச் சொந்தமான கட்டம். அது ஒரு பழமையான கட்டம். அந்தக் கட்டத்தில் பொது மராமத்து இலாகாவின் டெலிபோன் அமைத்து செய்திகள் கொடுப்பதற்கும், பெறுவதற்கும் உபயோகப்படுத்தி வருகிறார்கள். அந்த இடத்திலே எந்த நேரத்திலும் சத்தம் இருக்கிறது. பக்கத்திலே பஸ் வருகிறது, லாரி வருகிறது. ஏராளமான சத்தம் இருக்கிறது. அந்த இடத்தில் டெலிபோனை வைத்து உபயோகப்படுத்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்கு அந்த இடம் தேவை என்று கருதி, வேறு இடத்திற்கு மாற்றமும் அந்த இடத்தில் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். இதைப் பற்றி கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் பொறுப்பானவர்கள் தெரிவித்ததாகவும், இதை உடனடியாக மாற்றும்படிச் செய்யப் போவதாக கனம் அமைச்சர் அவர்கள் சொல்லியதாகவும் கேள்விப்பட்டேன். தற்பொழுது ஒரே மாதங்கடக்காக, அந்த இலாகாவின் அந்தக் கட்டத்தை மாற்றி அதே இடத்தில் வேறு புதுக் கட்டம் அமைக்கப்போவதாக கேள்விப்படுகிறேன். அதிகாரபூர்வமான வெளியீட்டிலிருந்து நான் இதைத் தெரிந்துகொள்ளவில்லை. அப்படியிருந்தால், நான் வேண்டிக் கேட்டுக் கொள்வது என்னவென்றால், சத்தம் இருக்கிற இடத்தில் இந்தப் பொது மராமத்து இலாகாவின் செய்திகள் அனுப்புவதற்கும், பெறுவதற்கும் டெலிபோனை வைக்கவேண்டாமென்றும், அதே நேரத்தில் மோட்டார் வாகன அமைச்சர் அவர்களையும், பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு வேண்டிய வசதிகள் செய்து கொடுக்கும் ஸ்தல ஸ்தாபன இலாகா அமைச்சர் அவர்களையும், அந்த இடத்திலே பஸ் நிலையத்தைக் கட்டுவதற்கு உதவி செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(கனம் சபாநாயகர் தலைமை)

தேர்தல் காலத்திலே, தஞ்சை மாவட்டத்திலே குட்டி பஸ்கள் விடப்போவதாக பத்திரிகையில் படித்தேன். என்னுடைய தொகுதியில் எனக்கு எதிராக தேர்தலில் நின்ற காங்கிரஸ் கட்சி உறுப்பினர், திருப்பிரமையத்திலிருந்து கொள்ளடக்கரைக்கு கப்பி போடுவதாகவும், அம்மாதிரி கப்பி போடுவதற்குக் காரணம் அங்கே இந்த மாதிரி ஜீப் காரர்கள் விடப்போவதாகவும், தனினைத் தேர்ந்தெடுத்தால் வெற்றி பெற்ற 10 தினங்களுக்குள்ளாகவே ஜீப் கார்களை விடமுடியும் என்ற வாக்குறுதியை அந்த தொகுதி மக்களுக்குக் கொடுத்தார். அதைச் செய்யாததற்குக் காரணம் என்னவென்று தெரியவில்லை. ஆனால் அங்கேயுள்ள மக்கள் அந்த வார்த்தையை நம்பிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். நான் வெற்றி பெற்ற பின்னர், அந்த மக்கள் என்னைப் பார்த்து, காங்கிரஸ் உறுப்பினர் 10 நாட்களுக்குள் ஜீப் கார்களை விடப்போவதாகச்

[திரு. கோ. சி. மணி]

[16th July 1962]

சொன்னாரே, நீங்கள் நான்கு மாதத்திற்குள்ளாவது இந்த ஜீப்பார்களை விடுவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கக் கூடாதா என்று என்னைக் கேட்கிறார்கள். ஆகவே கனம் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் சொல்லும் பொழுது, இந்தச் சாலை, ஜீப் பஸ்கள் விடுவதற்காக போடப்பட்டதா, அதற்கேதாவது ஆதாரங்கள் இருக்கின்றனவா, அல்லது கொள்ளிடக்கரை பாதையை செப்பணிடுவதற்காக இந்த கப்பி ரோடு போடப்பட்டதா என்பதை தெரிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். (மணியடிக்கப்பட்டது).

* திரு. என். மகாலிங்கம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன்.

இன்றைய தினம் மோட்டார் போக்குவரத்து நமது மாகாணத்திலே மக்களுக்கு நன்மை செய்யக்கூடிய வகையில் பிரயாண வசதி கொடுக்கும் வகையில் அமைந்திருக்கிறது. சர்க்காருக்கு நல்ல வருமானம் கொடுக்கக்கூடிய துறையாகவும் அமைந்திருக்கிறது. ஆகவே சர்க்காருக்கு நல்ல வரும்படியைக் கொடுக்கக் கூடிய இந்தத் துறையை பாதுகாக்க வேண்டியது நமது சர்க்காருடைய கடைமையாக இருக்கிறது. தொழில் துறையில் இன்று நமது சென்னை ராஜ்யம் சிறப்பாக வளர்ச்சியடைவதற்கு காரணம் என்ன வென்றால், மதராஸ் இண்டஸ்ட்ரியல் இன்வெஸ்ட்மெண்ட் கார்ப்பரேஷன் என்ற ஒரு ஸ்தாபனத்தை அமைத்து அதன் மூலமாக ஆரம்பிக்கக்கூடிய தொழில்களுக்கெல்லாம் 7 சதவிகித வட்டியில் பணம் கொடுத்து உதவுகிறார்கள். மேலும் புதிய தொழில்களுக்கு கொள்முதல் போட்டும் சர்க்கார் உதவி செய்கிறார்கள். அதன் காரணமாகத்தான் மிகவும் நல்ல முறையில் நம்முடைய ராஜ்யத்தில் தொழில் வளர்ச்சி ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தொழில்களிலிருந்தெல்லாம் நம்முடைய ராஜ்யத்துக்கு என்ன வருவாய் கிடைக்கிறது என்று பார்த்தால், ஏதோ விற்பனை வரி மூலம் கிடைப்பதைத் தவிர வேறு அதிகமான வருவாய் கிடைக்கவில்லை. பொதுவாக நமது ராஜ்யம் முன்னேற்றம் அடைந்திருக்கிறது என்பதைத் தவிர, அவைகளில் இருந்து சர்க்காருக்கு நேரடியான வருமானம் குறைவு. ஆனால் சர்க்காருக்கு நேரடியாக வருமானம் கொடுக்கக்கூடிய இந்த மோட்டார் தொழிலுக்கு நமது சர்க்காரிலிருந்து கடன் உதவி அளிக்கப்படவில்லை. பல ஆண்டுகளாகவே இந்த மோட்டார் போக்குவரத்து தொழிலுக்கு கடன் உதவி அளிக்க வேண்டுமென்று இந்த மன்றத்திலும், தனிப்பட்ட முறையிலும் நாங்கள் சொல்லியிருக்கிறோம். எம். ஐ. வி. கடன் கொடுக்க வேண்டுமென்றும், அதைப்பற்றி சிந்திக்க வேண்டுமென்றும் சர்க்காரிடமிருந்து ஒரு குறிப்பு வந்தது. அதற்கு மேல் நடவடிக்கை ஒன்றும் எடுக்கப்படவில்லை. இன்றைய தினம் நமது மாகாணத்தில் இருக்கக்கூடிய லாரிகள், பஸ்கள், இவைகள் எல்லாம் சர்க்காரிடத்தில் ரிஜிஸ்ட்ரேஷன் பெற்றிருப்பதன் காரணமாக சர்க்காரிடம் அவைகளைப் பற்றிய புள்ளி விவரங்கள் இருக்கின்றன. எவ்வளவு வாகனங்கள் தவணைக் கடன்களில் வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன, அதிலும் குறிப்பாக புதிய வாகனங்கள் எவ்வளவு அதிகமான வட்டிக்கு வாங்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று புள்ளி விவரங்கள் கூறும். ஆகவே இன்றைய தினம் சர்க்காருக்கு நல்ல வருமானம் கொடுக்கக்கூடிய இந்தத் துறைக்கு குறைந்த வட்டியில் கடன் கொடுத்து உதவ ஒரு தனி ஸ்தாபனத்தை அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன். அதிலும் சென்னை, வட ஆற்காடு, தென்னாற்காடு ஆகிய இடங்களில் 18-வருந்து 24 சத விகிதம் வரையிலும் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் வட்டி கொடுக்கிறார்கள் என்பதற்கு புள்ளி விவரங்கள் கொடுக்க முடியுமா? சிறிய ஆபரேட்டர்களுக்கு தேவைப்படும் கடன் வசதிகள் பாங்கு களிலிருந்து கிடைக்காமல் இருப்பதால் வெளியில் அதிகமான வட்டிக்கு அவர்கள் பணம் வாங்குகிறார்கள் என்பதையும் நான் சர்க்கார் கவனத்திற்கு கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இந்த மோட்டார் தொழிலைப் பொறுத்தவரையில், ஆரம்ப காலத்தில் இருந்த நிலைமை மாறி இன்றைய தினம் எல்லோரும் மதிக்கக் கூடிய ஒரு பெரிய தொழிலாக இருப்பதால் சர்க்கார் அதற்கு வேண்டிய கடன் வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தால் தொடர்ந்து அவைகள் பணியாற்றுவதற்கு ஒரு நல்ல வாய்ப்பு இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

16th July 1962]

[திரு. என். மகாலிங்கம்]

அடுத்தது, நமது மாகாணத்தில் லாரி போக்குவரத்து அதிகமாகிக் கொண்டு வருகிறது. இங்கே ரெயில்வே போக்குவரத்து குறைவு. எல்லா ஊர்களுக்கும் ரெயில்வே வசதி கிடையாது. நம்முடைய ராஜ்யத்தில் தொழில்களுக்கு வேண்டிய போக்குவரத்து வசதியை நல்ல முறையில் அளிப்பது லாரிகளையாகும். இன்றைய தினம் நம்முடைய ராஜ்யத்தில், 11,000 அல்லது 12,000 லாரிகள் ஓடுகின்றன. இவ்வளவு லாரிகள் ஓடும் பொழுது அவற்றினால் பல விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதை பல அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால் அந்த விபத்துக்களுக்கு காரணம் என்ன என்பதை நாம் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டும். ஏதோ லாரி டிரைவர்கள் சரியாக ஓட்டவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டைத் தான் இந்தத் தொழிலைப்பற்றி நுணுக்கமாக அறியாதவர்கள் சொல்கிறார்கள். லாரி போக்குவரத்தைப் பொறுத்த வரையில், ஒன்றிரண்டு லாரிகள் வைத்து நடத்தக் கூடியவர்கள் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். அப்படி தவணைக் கடனில் லாரிகள் வாங்கியிருந்தால் மாதம் ரூ. 1,000 அல்லது 1,500 கடன் கட்டக்கூடிய அளவுக்கு வருவாய் அவர்களுக்கு கிடைக்கவேண்டும். அந்த அளவுக்கு வருமானம் கிடைக்க வேண்டுமென்றால் லாரி ஒரு டிரிப் போய்விட்டு வந்ததும் உடனடியாக டிரைவரை மாற்றி மறு டிரிப்புக்கு அனுப்ப வேண்டியிருக்கிறது. சில சமயங்களில் டிரைவரை மாற்றாமல், ஒரே டிரைவர் இரவு பகலாக லாரியை ஓட்ட வேண்டிய நிலைமை இருப்பதன் காரணமாகத்தான், விபத்து ஏற்படுவதற்குக் காரணம் இல்லாத இடங்களிலே கூட விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. காரணம், அந்த லாரி டிரைவர் அதிக சிரமத்தைத் தாங்க முடியாத நிலைமைதான். நீண்ட நேரம் தொடர்ச்சியாக ஒரே டிரைவர் ஒரு வண்டியை ஓட்டுவதால் களைப்பு ஏற்பட்டு தூங்கும் பொழுது இம்மாதிரி விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன. மாகாண போக்குவரத்து கமிட்டியால் இப்பொழுது சட்டத்தில் ஒரு டிரைவர், ஒரு கிளினர் என்று இருப்பதை இரண்டு டிரைவர் என்று மாற்ற வேண்டும் என்று சிபாரிசு செய்திருக்கிறார்கள். இது கஷ்டமாக இருந்தாலும் மற்றொரு டிரைவர் இருந்தால் வண்டியை நல்ல முறையில் ஓட்ட முடியும். சில சந்தர்ப்பங்களில் டிரைவர்கள் கிளினர்களிடம் வண்டியை விட்டுவிட்டு தூங்குகிறார்கள். கிளினர்கள் வண்டிகளை ஓட்டுவதன் காரணமாக அநேக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன.

லாரிகளுக்கு இப்பொழுது வரி போட்டிருக்கக்கூடிய அளவில், அந்தத் தொழிலானது அதிகப்படியான வரியைத் தாங்க முடியாது என்ற என் அபிப்பிராயத்தைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். மேலும் மேலும் அதற்கு அதிகப்படியான வரியை விதித்தால் அந்தப் போக்குவரத்தினுடைய “காஸ்ட்” அதிகமாகி அதன் மூலம் பல தொழில்களும் இடைஞ்சல் அடையக்கூடும் என்பதை சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

12-30
p.m.

அடுத்தபடியாக, இந்த மாகாணத்தில் டிரைவர் பற்றுக்குறை அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை சர்க்கார் அறிய வேண்டும். சர்க்காரால் நடத்தப் படும் போக்குவரத்து இலாகாவில் கூட இப்பொழுது டிரைவர்கள் கிடைக்க வில்லை என்று அறிவிக்கப்படுகிறது. ஆகவே, டிரைவர்கள் வேண்டுமென்று விளம்பரம் செய்வதைக்கூட நாம் பார்க்கிறோம். அதைப்போலவே இப்பொழுது ஐ-ஐ-டி தொழிற்பயிற்சி நிலையங்களை ஆரம்பித்திருக்கிறார்கள். அந்த முறையில் 23 பாலிடெக்னிக்குகள் இருக்கின்றன. அங்கேயெல்லாம் டிரைவர்ப் பள்ளிக்கூடங்களை வைத்து 20 அல்லது 25 வயது வாலிபர்களை தேர்ந்தெடுத்து அவர்களுக்கு ஒரு வருட காலம் நல்ல பயிற்சி கொடுத்து அவர்கள் எல்லோரும் நல்ல டிரைவர்களாக வருவதற்கு வேண்டிய முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ளலாம். நம் மாகாணத்திலேயே தேவையான டிரைவர்கள் இல்லாத காரணத்தால் தேவைக்குத் தக்கபடி டிரைவர்களைத் தயாரிக்க சர்க்கார் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

சென்னை நகரத்தைப் பொறுத்த மட்டில் இங்கே தொழில் துறை சிறப்பாக உயர்ந்திருக்கிறது. அந்த அளவில் இங்கே போக்குவரத்து வசதி கிடையாது என்று சொல்லலாம். சென்னையைச் சுற்றி சுமார் பதினைந்து மைல்களுக்கு தொழில் பரவி இருக்கிறது என்று சொல்லலாம். ஆனால், அந்த அளவில் சென்னையைச் சுற்றியுள்ள இடங்களுக்குப் போவதற்கு

[திரு. என். மகாலிங்கம்]

[16th July 1962]

டாக்கி வசதி கிடையாது. நூற்றுக்கணக்கான டாக்கிகள் ஒடினாலும் இன்னும் அதிகப்படியாக வேண்டியதாக இருக்கிறது. இன்னும் அதிகப்படுத்த வேண்டிய அவசியமும் இருக்கிறது. சில சமயங்களில் டாக்கிகள் கிடைக்கவே இல்லை. அதற்குக் காரணம் அவைகளுக்கு கண்ட் ரோல் இல்லை. சாதாரணமாக இருபது அல்லது இருபத்தைந்து டாக்கிகள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்களுக்கு ரேடியோ மூலமாக தகவல் கொடுத்து வரவழைக்கக்கூடிய வசதியைச் செய்து கொடுக்க வேண்டும். இப்படிப்பட்ட ஒரு வசதியைச் செய்து கொடுத்தால் அவைசியமாக டாக்கிகள் ஒடிக் கொண்டிருக்க வேண்டியதில்லை. இதைப் பற்றி ஏற்கெனவே சொன்ன போது போலீஸ் வான்களுக்கு “வேவ் லெங்கத்” இருக்கிறது. அதனால் இதற்கும் அதை அமைத்தால் கஷ்டமாக இருக்கும். அதனால் டாக்கிகளுக்கு ரேடியோ அமைப்பது சரியாக இருக்காது என்று சொன்னார்கள். இதற்கு வேறு வேவ் லெங்கத் வைத்து விட்டால் எந்த விதமான கஷ்டமும் வராது. ஆகவே தகவல் கொடுத்தவுடனேயே டாக்கிகள் வரக் கூடிய அளவில் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : “ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் எலுசிடேஷன்”. கனம் உறுப்பினர் திருமதி அனந்தநாயகி அம்மையார் அவர்கள் பேசிய போது குறிப்பிட்ட நிலைக்கு நில உச்சவரம்பு.

கனம் சபாநாயகர் : ஸ்ரீமதி அனந்தநாயகி பேசியதைப்பற்றி கேட்பதாக இருந்தால் கனம் அங்கத்தினர் திரு. மகாலிங்கம் பேசிய பிறகு தான் கேட்க வேண்டும். கனம் அங்கத்தினர் மகாலிங்கம் பேசுவதைப் பற்றிக் கேட்பதாக இருந்தால் இப்பொழுது கேட்க வேண்டும். ஆகவே உங்களுக்கு வேண்டிய விஷயத்தைப் பிறகு கேளுங்கள்.

திரு. என். மகாலிங்கம் : போக்குவரத்து சம்பந்தமாக சொல்லும் போது ரேடியோ அமைத்து அதன் மூலமாக டாக்கிகளை வரவழைக்கு முறையில் வசதி செய்து கொடுத்தால் நல்லதாக இருக்கும். எந்த எந்த இடத்திலிருந்து எந்த எந்த இடங்களுக்குப் போக வேண்டும் என்பது போன்ற தகவல்களைக் கொடுத்து டாக்கிகளை வரவழைக்க முடியும். இப்பொழுது நகரத்தை விட்டு சுற்றுவட்டாரத்தில் பத்து அல்லது பதினைந்து மைல்களுக்கு வெளியே டாக்கிகள் போகக்கூடாது என்ற விதி இருப்பதாக தெரிய வருகிறது. ஆனால், நகரத்தைச் சுற்றி தொழில்கள் பத்து அல்லது பதினைந்து மைல்களுக்கு அப்பால் பரவியிருப்பதால் டாக்கிகளும் நகரத்தை சுற்றி பத்து அல்லது பதினைந்து மைலுக்கு போகக்கூடிய அளவில் விதியை மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ரேடியோ மூலமாக தகவல் கொடுக்கக்கூடிய வாய்ப்பு ஐரோப்பிய தலை நகரங்களில் இருக்கிறது. அது எவ்வளவோ வெற்றிகரமாக நடக்கிறது. இதைப்பற்றி முன்பே ஒரு யோசனை சொல்லப்பட்டது. அப்பொழுது போலீஸ்காரர்கள் ரேடியோ வசதி வைத்துக்கொண்டிருப்பதால் இவர்களும் வைத்துக்கொண்டால் அவர்களுடைய ரகசியம் வெளியாகிவிடும் என்று சொன்னார்கள். அப்படி ஒன்றும் ரகசியம் வெளிப்பட்டு விடாது என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். ஆகவே அந்த முறையில் அமைத்துக் கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக போக்குவரத்து இலாகாவில் மேல் அதிகாரிகள் அதாவது “டாப் அட்மினிஸ்ட்ரேஷனில்” ரொம்பவும் குறைவாக இருக்கிறார்கள். ஆகவே, மேல்உத்தியோகங்களில் இருக்கக்கூடியவர்களுடைய எண்ணிக்கையை மேலும் மேலும் உயர்த்துவதற்கு நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை இத்துடன் முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

திரு. கே. ஏ. மதியழகன் : கனம் உறுப்பினர் அனந்தநாயகி அம்மையார் பேசும்போது நிலத்திற்கு உச்ச வரம்பு வைத்திருப்பதைப் போன்று அதிகப்படியான மோட்டார்கார்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கு அதாவது ப்ளீட் ஒள்களுக்கும் உச்ச வரம்பு வைக்க வேண்டும் என்ற

16th July 1962]

[திரு. கே. எ. மதியழகன்]

கருத்துப்பட சொன்னார். தற்போது பேசிய கனம் அங்கத்தினர் பெரிய மோட்டார் முதலாளி. அதில் அவருக்கு நல்ல அனுபவம் உண்டு. ரொம்பவும் திறமையாக அந்தத் தொழிலை நடத்துகிறார். இது சம்பந்தமாக அவருடைய கருத்து என்ன என்பதை அறிய விரும்புகிறேன். உச்ச வரம்பு வைக்கவேண்டுமென்பதில் அவருடைய கருத்து என்ன? அதனால் எந்த விதத்தினாலாவது பிரயோசனம் உண்டா? உச்ச வரம்பு வைப்பதில் அவருடைய கருத்தை அறிய விரும்புகிறேன்.

MR. SPEAKER: If the hon'ble member Sri Mahalingam wants, he can reply to the point raised by hon'ble member Sri Mathialagan.

திரு. என். மகாலிங்கம்: கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, எதிர்க் கட்சியின் சார்பாக ஒரு கேள்வி கேட்டிருக்கிறார். நான் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர். எங்கள் கட்சியினுடைய சோஷலிச கோட்பாட்டின் தத்துவத்தையொட்டி அந்த கோட்பாட்டை ஏற்றுக்கொண்டு எங்கள் கட்சி என்ன முடிவு செய்கிறதோ அதன்படி நடப்பதற்கு உபபட்டிருக்கிறேன் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

* திரு. முனு ஆதி: மதிப்பிற்குரிய கூட்ட மன்றத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மாமன்றத்திலே கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிற மோட்டார் வாகன சட்டம்-நிர்வாகம் ஆகிய மானிய கோரிக்கையின் மீது வைக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுப் பிரேரோபணையை ஆதரித்து ஒரு சில வார்த்தைகளைச் சொல்லக் கூடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இதற்கு முன்னதாக பேசிய உறுப்பினர்கள் அனைவரும் அவர்களுடைய அபிப்பிராயத்தை சொல்லுகிறபொழுது ஒருவர் இதற்கு வரம்பு கட்ட வேண்டும் என்றும், மற்றொருவர் பஸ் தொழிலில் அனுபவம் பெற்றவர்களுக்கு அதிகமான ரூட்கள் தர வேண்டும் என்றும் பேசியதை நாம் கேட்டிருக்கிறோம். சிலர் உச்சவரம்பு கட்டவேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். சிலர் அனுபவம் பெற்றவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அதிகமாக ரூட்கள் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் நாட்டில் பொது மக்கள் என்ன சொல்லுகிறார்கள் என்றால் பர்மிட் பெற்றவர்களும், ரூட்கள் பெற்றவர்களும் தான் ஆளும் கட்சியில் இருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆளும் கட்சியில் இருக்கக்கூடியவர்கள் தான் அதிகமாக பஸ் ரூட்கள், பர்மிட்டுகள் எல்லாம் வாங்கிவைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். அதனால் தான் திருவிழாக்களில் பஸ் முதலாளிகள் பஸ் கட்டணத்தை அதிகமாக உயர்த்தி மக்களிடமிருந்து வசூலித்து வருகிறார்கள். பஸ்முதலாளிகள் திருவிழா, திருமணக் காலங்களில் அதிகப்படியான பஸ் கட்டணத்தை மக்களிடமிருந்து வசூலித்து வருகிறார்கள். இது எல்லாருக்கும் தெரிந்த விஷயம். இதற்கு தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். மாறு வேடங்களில் கனம் அமைச்சர்கள் செல்வதாகத் தெரியவருகிறது. அதைப்போலவே இங்கே யும் கனம் அமைச்சர்கள் மாறுவேடத்தில் சென்று பஸ் கட்டணங்களை உயர்த்தி வாங்குவதைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டிய நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கனம் தலைவர் அவர்கள் மூலமாகக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். உதாரணமாக காஞ்சிபுரம் பஸ் ஸ்டாண்டில் போய்ப் பார்த்தால் இது தெரிய வரும். சாதாரணமாக காஞ்சிபுரத்திற்கு பஸ்டிக்கட் ஒன்றுக்கு ரூ. 1½ வசூலிப்பார்கள். ஆனால் வரி விதிப்புக்குப் பிறகு இப்பொழுது ரூ. 1½ வசூலித்து வருகிறார்கள். ஆகவே இதையும் கவனிக்க வேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர்களை கனம் தலைவர் அவர்கள் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இந்த பஸ் கட்டண உயர்வெல்லாம் பொது மக்களிடமிருந்து தான் வசூலிக்கப்படுகிறது. பொது விவாதத்தின் போது கூட பஸ்களுக்கு வரி போடுவதைப்பற்றி நாங்கள் ஆட்சேபிக்கவில்லை. ஆனால் பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தக்கூடாது என்று தான் கேட்டுக்கொண்டோம்.

கிராமப் பகுதிகளில் எந்த அளவு பஸ் போக்குவரத்து முன்னேற்ற மடைந்திருக்கிறது என்பது அங்கு போய் பார்த்தால் தான் தெரிய வரும். ஆனால், ஆளும் கட்சியில் இருக்கக்கூடியவர்கள் கிராமங்களில் பஸ் போக்கு

[திரு. முனு ஆதி]

[16th July 1962]

வரத்து எவ்வளவோ முன்னேற்றமடைந்திருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால், கிராமங்களில் சென்று பார்த்தால் பொது மக்கள் பஸ்ஸுக்காக மணிக்கணக்கில் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. திருவான்மியூர், முட்டுக்காடு ரோடில் நல்ல பஸ் வசதி கிடையாது. அதனால் அங்குள்ள பெருங்குடி மக்கள் பஸ் வசதி இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதைப் போலவே அனகாபுத்தூர்—பல்லாவரம் மதறல் ரூட்டில் அதிகப்படியான பஸ்களை விட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இன்றைக்குப் பொதுவாக பஸ்களுக்கு அதிகப்படியான வருமானம் வருகிறது. ஒரு நாளைக்கு 150 ரூபாய் வரையில் வருமானம் வருகிறது. ஆனால் 100 ரூபாய் வரையில் மட்டும் கணக்குக் காட்டி விட்டு பாக்கி ஐம்பது ரூபாய்க்கு கள்ளக் கணக்குக் காட்டுகிறார்கள். இதை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கண்காணிக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதற்கு வேண்டிய முயற்சியும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதைப்போலவே குன்றத்தூர்—அனகாபுத்தூர்—பல்லாவரம்—மதறல் மார்க்கத்தில் பஸ் விழிப்பாயாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அதைப் போலவே ஆலந்தூர்—புழுதிவாக்கம்—சந்தோஷபுரம்—தாம்பரம் மார்க்கத்திலும் பஸ் ரூட்டுகளைக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பல பகுதிகளில் அதிக வேகமாக லாரிகள் ஓடிக்கொண்டிருப்பதால் அவைகளின் வேகத்தைக் குறைக்கவேண்டும் என்று கனம் தலைவர் அவர்கள் மூலமாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். என்னுடைய தொகுதியாகிய திருவான்மியூர், முட்டுக்காடு பகுதியில் அநேக ஆண்டுகளாக பஸ் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால் இது வரையிலும் செய்து கொடுக்கவில்லை. உடனடியாக அந்தப் பகுதியில் பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதைப்போலவே குன்றத்தூர்—அனகாபுத்தூர்—பல்லாவரம் பகுதிக்கும் ரூட்டுகள் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். கடலோரப் பகுதிகளில் மீனவர்கள் பஸ் வசதி இல்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கும் அளவில் திருவான்மியூர்—முட்டுக்காடு ரோடில் பஸ் போக்குவரத்து வசதி செய்து கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆலந்தூர்—புழுதிவாக்கம்—சந்தோஷபுரம்—தாம்பரம் பகுதியில் ஒரு ஜீப் பஸ் வசதியையாவது கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்கிறேன். குறிப்பாக என்னுடைய தொகுதியில் இந்த மூன்றுபஸ் ரூட்டுகளையும் ஏற்படுத்தவேண்டும் என்று கனம் அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன். வணக்கம்.

* திரு. எம். கொளந்தைசாமி கவுண்டர் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என் தொகுதியைப் பற்றி சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். சேலம் ஜில்லா எர்க்காடு தொகுதி மலைவாசிகளைச் சேர்ந்தவன் நான். தாழ்த்தப்பட்ட சமூகப் பிரதிநிதியாக வந்திருக்கிறேன். என் தொகுதி எர்க்காடு, சேர்வராயன் மலையில் ஒரு வசதியும் இல்லாமல் இருக்கிறது. மழை பெய்து வெள்ளம் இல்லா விட்டால் வெள்ளாமை கிடையாது. ரொம்பவும் பிற்போக்கான நிலைமையில் அப்பகுதி இருக்கிறது. எர்க்காட்டில் மட்டும் ரோடு வசதி, பஸ் வசதி இருக்கிறது. பத்து மைலுக்கு அப்பால், பதினைந்து மைலுக்கு அப்பால் ரோடு வசதியும் இல்லை. பஸ் வசதியும் இல்லை. பலாக்காட்டில் இருந்து எர்க்காடு போவது என்றால் கட்டுச்சோறு கட்டிக்கொண்டு நடந்துபோக வேண்டியிருக்கிறது. ஒரு வசதியும் கிடையாது.

ஓமலூர் காதயாம்பட்டித் தொகுதியில் தேனீஸ்பட்டிக்கும் ஓமலூருக்கும் ஒரு ரோடு போகிறது. தீவட்டிப் பட்டியிலிருந்து சேலம் போவதற்கு மூன்று மணியில் இருந்து இரவு எட்டு மணி வரை உட்கார்ந்தால்கூட பஸ்களில் இடம் கிடைப்பது இல்லை. தரம்புரியிலிருந்து வரும்போது லோடாகி வருகிறது. ஓமலூரிலிருந்து தேனீஸ்பட்டி 30 மைல் இருக்கிறது. தேனீஸ்பட்டியைச் சுற்றி முப்பதாயிரம் ஜனத்தொகை இருக்கிறது. சேர்வராயன் மலையிலிருந்து “லோக்காவூர், ராமமூர்த்தி, பாளமேடு, ஆத்தம்பட்டி, காஞ்சேரி, கன்னப்பாடி” இங்கிருந்து எல்லாம் தீவட்டிப்பட்டியில் வந்து

16th July 1962] [திரு. எம். கொளந்தைசாமி கவுண்டர்]

உட்கார்ந்திருந்தால்கூட இடம் கிடையாது. தீவட்டிப்பட்டியிலிருந்து வடகம் பட்டிக்கு ஒரு ரோடு போகிறது. பஸ் இருக்கிறது. தீவட்டிப்பட்டியிலிருந்து சேலம் போக பஸ் வசதி செய்து தரவேண்டும்.

அதோடு கூட என் தொகுதி பனமரத்துப்பட்டி. பழைய தொகுதி. முதலில் ஏர்க்காடு எஸ்டேட்டோடு இருந்தது. இப்போது வாள்பாடியோடு சேர்ந்திருக்கிறது. 1962-ல் இருந்து கம்மாள்பட்டிக்கு பஸ் போய் இருக்கிறது. சோமார் சந்தை, செவ்வாய் சந்தை, மல்லூர் சந்தை வியாழம், நாலிகல்ஸ் சந்தை, ஞாயிறு வெள்ளிச் சந்தை, புள்ளப்ப நாயக்கனார் இங்கிருந்தெல்லாம் லோடாகியே வண்டி வருவதால் இடம் கிடைப்பது இல்லை. கம்மாள்பட்டியிலிருந்து கையைக் காட்டினால் நின்று தாமலேயே போய்விடுகிறார்கள். சேலம் கலெக்டரைப் பார்க்க நான் போகிற போது நேரத்தில் போக முடியவில்லை. ஆகவே இங்கும் பஸ் போட வேண்டும். ஏர்க்காடு, பிலாக்காடு, கொட்ச்சேரி வரை ரோடு இருக்கிறது. கொட்ச்சேரிக்கும் பிலாக்காடுக்கும் ரோடு இல்லை. ரோட்டை போட்டு, ஏர்க்காட்டுக்கும், பிலாக்காட்டுக்கும் பஸ் வசதி செய்து தந்தால் செளகரியமாக இருக்கும். இந்த வசதிகளை எல்லாம் மலை சாதி மக்களுக்கு, ஹரிஜனங்களுக்கு செய்து கொடுத்து ஆதரிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*திரு. சா. கணேசன் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியத்தின் மீது நான் கூற விரும்புகிற தேவைகள் மிகக் குறைவானவை தான், இப்போது. அன்றைக்குப் பேசுகிறபொழுதே வேண்டுமோ என்று விடுத்தேன். “வரி கூட்டப்படுமானால் கட்டணங்கள் நிச்சயம் கூட விரும்” என்று. அதற்கு ஏதோ விதியிருக்கிறது. அதற்குமேலே கூட்டமாட்டார்கள் என்று கூறினார்கள். அந்த விதிக்கும் உட்பட்டிருந்தான் இப்போதும் கூட்டியிருக்கிறார்கள். வெளியிலுள்ள மக்களுக்கு இந்த விதிக்கு உட்பட்ட எல்லைக்குள்ளே இப்போது கட்டணம் கூடியிருக்கிறது, இல்லையா என்பது தெரியாது. நேற்று இருந்த கட்டணத்தை விட, இன்று உயர்ந்திருக்கிறது என்பது தெரியும். தெரியும் என்பதோடு அவர்களைப் பாதிக்கவும் செய்யும், மடியையும் கூட, மனத்தை மட்டுமல்ல, ஆகையால் இதைக் கவனிக்கவேண்டுமென்று வேண்டிக்கொள்கிறேன்.

சிலவிடங்களில் ஏதோ மொத்தமாக ஒரு டிக்கெட்டுக்கு ஒரு ரூபாய்க்குள் இருந்தால் 15 நயா பைசா வரை கூட்டியிருக்கிறார்கள். 25 நயா பைசா முன்பு கட்டணமாக இருந்தால் இப்போது 40 நயா பைசாவாக கூடியிருக்கிறது. ஒரு ரூபாயாக கட்டணம் இருந்தால் இப்போது ஒரு ரூபாய் 15 நயா பைசாவாகக் கூடியிருக்கிறது. ஒரு ரூபாய்க்கு மேல் முன்பு கட்டணம் இருந்த எல்லாவற்றுக்கும் 25 நயா பைசா என்று கூட்டியிருக்கிறார்கள். இதை அரசாங்கத்தின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். இதைத் தவிர்ப்பதற்கு முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

லாரிகளைப் பற்றியும் கனம் உறுப்பினர்கள் பலர் இங்கே பிரஸ்தாபித்தார்கள். வெளிநாடுகளுக்குச் சென்று பார்க்கத்தால் சில விஷயம் தெரியும். லாரிகளின் பின் பக்கத்திலே—மேலையா போன்ற தென் கிழக்குப் பிராந்தியத்திலே பார்க்கலாம்—கண்டக்டரைப் போன்ற ஒருவரை வைத்திருக்கிறார்கள். பின்னால் வண்டி வந்தால் அவன் ஒரு மரக்கட்டை மூலமாகவோ வேறுவிதமாகவோ டிரைவருக்கு தெரியப்படுத்துகிறான். உடனே டிரைவர் னைடு கொடுத்து ஒதுங்கிக் கொடுக்கிறான். அப்படி ஒரு நிலை இங்கே இல்லாததால்தான் அதிகமான விபத்துகள்—லாரி விபத்துகள் ஏற்படுகின்றன என்று நான் கருதுகிறேன். பின்னால் கார்கள் வருவது தெரியாமலும் பின்னால் வரும் காரின் ஹாரன் சப்தம் கேட்காமலும் லாரி டிரைவர்கள் பாதிநேரம் விபத்துக்கு வழி கொலுக்கிறார்கள். “ஹாரன் சப்தம் கேட்கும் சைட் கொடுக்கவேண்டும்” என்று போவதினால் ஏற்படக்கூடிய விபத்து பாதிக்கும் குறைவாகத் தான் இருக்கும். இந்தக் குறைபாடுகளை நீக்குவதற்கு, இந்த வசதிக் குறைவைப் போக்குவதற்கு நிச்சயமாக லாரிகளில் கண்டக்டர் போல் ஒரு ஆள் பின் பக்கம் இருந்து பின்னால் வருகின்ற வண்டிகளைப் பற்றி தகவல்களை முன்னால் இருக்கும்

[திரு. சா. கணேசன்]

[16th July 1962]

டிரைவருக்குச் சொல்லும்படியான ஒரு ஏற்பாட்டைச் செய்தால் தான் விபத்துக்களைத் தவிர்ப்பதோடு, போக்குவரத்து எளிதாக அமையவும், வழி ஏற்பட வாய்ப்புத் தருவதாக இருக்கும். இப்படி எண்ணும்போது, “ஒட்டக்கூத்தன் பாட்டுக்கு இரட்டைத் தாழும்பான்” என்கிற மாதிரி ஒரு வண்டிக்கு—ஒரு லாரிக்கு ஒரு டிரைவர் மட்டும் போதும் என்கிற முறையை ஏற்படுத்தியுள்ளார்கள். அதனால் பயம் மேலும் அதிகரிக்கிறது. ஆகவே கொடுக்கு வண்டி, டிரைவர் போட்ட லாரியாக இருந்தாலும், தனி லாரியாக இருந்தாலும் கண்டக்டர், கிளினர் இருந்தாலும் சரி, இல்லாவிட்டாலும் சரி, பின்னால் நிச்சயம் ஒரு கண்டக்டரைப் போல் ஒருவரைப் போட்டு பின்னால் வரக்கூடிய வண்டிகள் பற்றிய தகவலை டிரைவருக்குச் சொல்லும் படியாக விதி வகை செய்தாக வேண்டும்.

மூன்றாவதாக பல நகரங்களில் நகர பஸ் சர்வீஸ்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். இங்கே உதாரணத்திற்காக காரைக்குடியை எடுத்துக்கொண்டு சொல்லுகிறேன். ஐயாயிரத்துக்கும் *மேற்பட்ட மாணவர்கள் பல்வேறு கல்லூரிகளுக்குப் போகவேண்டி இருக்கிறது. அங்கே டவுன் பஸ்ஸை நடத்துவதற்கு 3 பேர்களுக்கு பரமிட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸுக்கும் இன்னொரு பஸ்ஸுக்கும் இடைவெளி நேரம் $\frac{1}{2}$ மணி. அங்குள்ள மாணவர்கள் உத்தியோகஸ்தர்கள் ஆகிய எல்லோரும் எந்த பஸ்ஸுக்கு சீஸன் டிக்கட் வாங்குவது என்று தெரியவில்லை. ஒரு பஸ்ஸுக்கும் வாங்குவது இயலாததாக இருக்கிறது. ஒரு கம்பெனி பஸ்ஸுக்கு சீசன் டிக்கெட் எடுத்திருந்தால் தப்பித் தவறி 9 மணிக்குப் போகிற அந்த பஸ்ஸைத் தவற விட்டுவிட்டால் அதற்கு அடுத்தப்பு அந்தக் கம்பெனி பஸ் இரண்டு மணிக்கப்பிறந்தான் மீண்டும் வரும். இந்த சீசன் டிக்கெட்டை வைத்துக்கொண்டு இன்னொரு கம்பெனி பஸ்ஸில் போக முடியாது. ஆகவே ஒன்று, இது போன்று நகர சபைகளில் ஒடும் டவுன் பஸ் சர்வீசை எல்லாம் ஏதாவது ஒரே கம்பெனிக்கே கொடுக்கவேண்டும்; அல்லது அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ளும். அப்படியும் இல்லாவிட்டால் சீசன் டிக்கெட் எடுத்தவர்கள் எந்தக் கம்பெனி பஸ்ஸில் வேண்டுமானாலும் போகலாம் என்று அந்த கம்பெனிகளே ஒரு ஏற்பாட்டுக்கு ஏர முயற்சி செய்யவேண்டும். அப்போது தான் மாணவர்களுக்கு, உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு மாதாந்திரமாக சீஸன் டிக்கெட் எடுத்து வைத்துக்கொள்ளக்கூடிய வாய்ப்பு ஏற்படும். இவற்றையெல்லாம் மனதில் கொண்டு தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறோடு, நேரத்தை நீட்ட விரும்பாமல் இத்துடன் முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

கனம் சபாநாயகர் : இரண்டு மூன்று கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு இந்த விவாதத்தில் பேச சந்தர்ப்பம் கொடுக்கமுடியவில்லை. கனம் அங்கத்தினர்களுக்கு ஒரு வேண்டுகோள் : பேச விரும்புகிறவர்கள் அவர்களுடைய பெயர்களைக் காலையிலேயே கொடுத்துவிட்டால், நேரத்தைக் கட்டுப்படுத்திக் கொடுக்க வசதியாக இருக்கும். கடைசி நேரத்தில் பெயரைக் கொடுத்து விட்டால், நான் அவர்களைப் பேச அனுமதிக்க முடியாமற்போனால், அதற்காக அவர்கள் வருத்தப்படக்கூடாது, அதற்கு நான் பொறுப்பாளி அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

இப்பொழுது கனம் அங்கத்தினர் திரு. கல்யாணசுந்தரம் அவர்கள் பேசலாம்.

திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையும், நம்முடைய ராஜ்யத்தில் முக்கியமான தேவையாகிய போக்குவரத்து செய்து தரக்கூடியது பற்றியதாகும். அரசாங்கத்திற்கு கிட்டத்தட்ட 7 கோடி 42 லட்சம் ரூபாய் வரைக்கும் வருவாய் தேடிக்கொடுக்கக்கூடிய முக்கியமான மான்யக் கோரிக்கை இது. மற்ற மான்யங்களைப் பற்றி விவாதிக்கும்கூடாது, அந்தந்த இலாகா செய்திருக்கக்கூடிய பணிகளைப் பற்றி விவாதித்து ஒரு அறிக்கை கொடுப்பது போன்று இந்த இலாகா செய்து வரக்கூடிய பணிகளைப்பற்றிய அறிக்கைகூட இந்த மான்யக் கோரிக்கை விவாதத்திற்கு வருவதற்கு முன்பு கொடுக்கப்பட்டிருந்தால், அங்கத்தினர்களுக்கு உதவியாக இருந்திருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன்.

16th July 1962] [திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம்]

இனி அடுத்த பட்ஜெட் விவாதத்திலிருந்தாவது இந்த யோசனையை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவரவேண்டும் என்று நான் கேட்டுக்கொள்ளுகின்றேன்.

ஜில்லா போர்டுகளெல்லாம் இப்பொழுது மறைந்து விட்டன. அவைகளுக்குப் பதிலாக, பஞ்சாயத்து யூனியன்கள் வந்திருக்கின்றன. என்று லும் கூட, பஸ் போக்கு சரீல்கள் பராமரிப்பை அரசாங்கமே எடுத்துக் கொண்டு நடத்துகிறார்கள். முன்பு வசூலித்துக்கொண்டிருந்த சுங்க வரிக்குப் பதிலாக மான்யத் தொகையை ஈடு செய்யவேண்டியதில் நகர சபைகள், சென்னை கார்ப்பரேஷன் மட்டும் தான் மிச்சம் இருக்கின்றன. இவைகளுக்கு ஒதுக்கி இருக்கும் தொகை 56 லட்சத்திலிருந்து 21 லட்சமாக குறைந்துகொண்டே வருகிறது. 1960-61-ல் ரூபாய் 53 லட்சமாக இருந்தது. 1961-62-ல் 28 லட்சம் 43 ஆயிரம் ரூபாயாக இருந்தது. 1962-63-ல் 21 லட்சம் ரூபாயாகக் குறைந்து வருகிறது. நகர சபைப் பகுதியில் இருக்கும் ரோடு வசதிகளைப் பாரக்கும்போது, நகரத்திலே வசிக்கும் ஜனங்களிடத்தில் கருணை காட்டி, ரோடுகளை நன்றாகப் பராமரித்துக்கொள்வதற்கு வேண்டிய உதவியை அரசாங்கம் செய்யவேண்டும். ஏதோ புதிதாக ஒரு இலாகாவையே ஏற்படுத்தியிருப்பதாகப் பத்திரிகையில் பார்த்தேன். அதை வரவேற்கிறேன். நகர சபைப் பகுதியில் இருக்கும் கட்டிடங்கள், ரோடு முதலியவற்றைப் பரிபாலிக்க இத்தகைய ஒரு இலாகா இருப்பதை நான் வரவேற்கின்றேன். முக்கியமாக, திருச்சி நகரம், சேலம் நகரம், சென்னை நகரம் ஆகிய பகுதிகளில் ரோடுகள் மிகவும் பழுதடைந்திருக்கின்றன. போதிய மான்யம் இவற்றிலிருந்து கோர முனிசிபாலிட்டிகளுக்கு உரிமை உண்டு. இதற்கான மான்யத் தொகையை அதிகரிக்கத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும்.

பஸ் பர்மிட் வழங்குவதில் இருக்கும் குறைகளைப் பற்றிப் பல கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கொள்கையிலே இருக்கும் குறைகளைப் பற்றி மட்டுமல்ல நான் குறிப்பிடுவது. புதிதாக பஸ் போடவேண்டுமென்றால் எதிர்ப்பு எங்கிருந்து வருகிறதென்றால், பஸ் ஆபரேட்டரிடமிருந்துதான் முதலில் எதிர்ப்பு வருகிறது. புதிய பஸ் மார்க்கம் ஆரம்பிப்பதானாலும், ஏற்கெனவே பஸ் ஒடிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய பகுதியில் அதிக பஸ்கள் விடவேண்டுமென்றாலும், ரயிலில் ஏறி உட்கார்ந்து கொண்டிருப்பவர் பிறருக்கு இடம் கொடுக்க மறுப்பது போல், ஏற்கெனவே பஸ் ஆபரேட்டராக இருக்கக்கூடியவர்கள், புது ஆபரேட்டர் வர விரும்பினால் அவர்களை வர அனுமதிப்பதில்லை. ஏற்கெனவே இருப்பவர்கள் புது ஆபரேட்டராக மாறுவதற்குள்ள வசதி சட்டத்திலே இருக்கிறது. கணவனும் மனைவியும் சேர்ந்து லிமிடெட் கம்பெனி ஏற்படுத்திக்கொள்ளலாம் என்று அவர்களுக்கு ஒரு மார்க் உண்டு. மகன் போலீஸ் ஒரு லிமிடெட் கம்பெனி புதிதாக ஆரம்பிக்கவோ, ஏற்கெனவே பஸ் ஆபரேட்டராக இருப்பவர் புதிய மார்க்கங்கள் பெறவோ வசதி இருக்கிறது. இந்த முறைகளினால் என்ன ஆகிறது? கனம் அங்கத்தினர் திருமதி அனந்தநாயகி அவர்கள், இதற்கு ஒரு “லீலிங்” கொண்டுவரவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அதை எமாற்றுவதற்கு எப்படியும் வழி செய்துகொண்டு போகிறார்கள். கட்டாயம் “லீலிங்” வேண்டும் என்பது தான் என்னுடைய அபிப்பிராயமும். ஐந்து பஸ்களுக்குக் குறைந்து பஸ் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் எல்லோருக்கும் ஐந்து பஸ் வைத்துக்கொள்ள வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். ஒரே ஆபரேட்டருக்கு 100, 150 பஸ் இருப்பது சரியல்ல. எனக்குக் கிடைத்திருக்கும் புள்ளி விவரங்களைப் பார்த்தால், நம் முடைய ராஜ்யத்தில் பத்து ஆபரேட்டர்கள் மட்டும் ஆயிரத்துக்கு அதிகமான பஸ்களை ஒட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். 450 ஆபரேட்டர்கள், ஒன்று அல்லது இரண்டு பஸ் உடையவர்களாக இருக்கிறார்கள். இந்த ஏற்றத்தாழ்வு இருக்கலாமா என்று நான் கேட்கிறேன். பஸ் ஆபரேட்டர்கள் பெரும்பாலும் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள். காங்கிரஸிலே இருப்பவர்கள் எல்லாம் முதலாளிகளாக இருப்பதில்லை. முதலாளிகள் எல்லாம் காங்கிரஸிலே வந்து விடுகிறார்கள். காங்கிரஸிலே வந்தவர்கள் காங்கிரஸ் கொள்கைப்படி நடக்கவேண்டும். கனம் அங்கத்தினர் திரு. மகாலிங்கம் அவர்கள் அந்தக் கொள்கையை ஒத்துக்கொண்டார்கள். அதை வரவேற்கிறேன். பாராட்டுகிறேன். அதே போல, எல்லோரும் நடக்கவேண்டும்

[திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம்] [16th July 1962]

என்ற நிபந்தனை இருக்கவேண்டும். காங்கிரஸில் முதலாளிகள் சேரக் கூடாது என்று நான் சொல்லவில்லை. ஆனால், காங்கிரஸில் சேர்ந்த பிறகாவது காங்கிரஸ் கொள்கையை அவர்கள் தழுவி நடக்கவேண்டும். என்ற கட்டுப்பாடு இருக்கவேண்டும். கட்சிக்கு ஆதரவு இருக்கிறது. கட்சிக்கு நிதி உதவி செய்யவேண்டியிருக்கிறது என்ற காரணத்தால் அவர்கள் தவறு செய்தால் அதிகாரிகள் பராமுகமாயிருக்கக்கூடாது. அப்பேர்ப்பட்டவர்கள் இலாகாவின்மீது ரிட்ட அனுமதி அளிக்கக்கூடாது என்று நான் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

புதிதாக பஸ் ரூட் திறப்பதற்கும், அதிக பஸ் வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பதிலேயும் கவனம் செலுத்தவேண்டும். முன்பு ஒரு யூனிட்-ப்ளானிங் அண்டு டெவலப்மெண்டு யூனிட்—ஆரம்பிக்கப்பட்டது. அது என்ன காரியங்களைச் செய்கிறது என்ற விவரம் சபைக்கு வரவில்லை. அது பற்றி ஒரு கேள்வி கேட்டேன். அதற்குப் பதில் வருவதற்கு முன்பே சட்டசபை கலைந்து விட்டது. இனியாவது பதில் வரும் என்று நினைக்கிறேன். அவர்கள் செய்திருக்கும் சிபார்சு—“மனுவல்” இருக்கக்கூடாது என்பது. “லீலிங்” கொண்டுவரவேண்டும் என்பதும் அவர்கள் சிபார்சு. மனுவல் இருக்கக்கூடாது என்று நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்குப் பல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்க வேண்டியது தான். ஆபரேட்டருக்குக் கடன் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். அதை நான் வாழைக்கிறேன். 24 சத விகிதம் என்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் 25 சத வீதம், 30 சத வீதம் என்று கூட வைத்துக் கொள்ளலாம் என்று சொல்லுகிறேன். இன்னொரு நண்பர் சொன்னார்கள் சிறிய பஸ் ஆபரேட்டர்கள் கடன் வாங்கி பஸ் விட்டு லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அப்படியென்றால், லாபம் எவ்வளவு இருக்கும்? பணத்தை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்கள் பல பஸ்களை வைத்து லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள். பணம் இல்லாதவர்கள் கடன் வாங்கி நடத்தி லாபம் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்றால், இவ்வளவு லாபகரமாக இருப்பதில் அரசாங்கத்திற்கும் கொஞ்சம் அனுசூலம் கிடைக்கவேண்டும் என்பது அவசியம். சிறிய ஆபரேட்டர்களுக்குப் பாதுகாப்பாக பண வசதி செய்து தரவேண்டும். கூட்டுறவு மூலமாக சிறிய ஆபரேட்டர்களுக்கும் பாதுகாப்பு அளிக்கவேண்டும். இந்த யோசனைகளையும் அரசாங்கம் ஆலோசிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது “மனுவல்” இருப்பதைத் தவிரக்கவேண்டும். அதற்குப் பரிசாரம் செய்ய வேண்டும். இனி “மனுவல்” ஏற்பாடில் பார்த்துக்கொள்ளவேண்டும். இடங்களைக் குறித்துச் சொல்ல வேண்டிய அவசியம் இல்லை. அமைச்சர்களுக்குத் தெரிந்த இடங்கள் தான். நேரம் இல்லாத காரணத்தால் நான் இதைப் பற்றி அதிகம் சொல்ல விரும்பவில்லை.

கடந்த பத்து வருஷ காலத்திலே பல அபிவிருத்திகள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. நம்முடைய ராஜ்யத்தில், இதனுடைய பல்வேறு பஸ் ஆபரேட்டர்கள் அனுபவித்து வருகிறார்கள். நல்ல பஸ்களாகவும் பஸ்ஸில் ஆசனங்கள் அதிகமாகவும், காங்கிரஸைக் குறைத்தும், பிரயாணிகள் உட்கார்க்கூடிய எண்ணிக்கையை சட்டபூர்வமாக அதிகரித்தும் இருக்கிறார்கள். ஆடு மாடுகளை ஏற்றுவதுபோல பிரயாணிகளை ஏற்றினாலும் அதிகாரிகள் பராமுகமாக இருக்கிறார்கள். ஓமலூர் கனம் அங்கத்தினர் குறிப்பிட்டது போல, ரோடிலே காத்திருப்பதைவிட, எப்படியாவது பஸ்ஸில் ஒண்டிக்கொண்டு போக இடம் கொடுத்தாலும் நல்லது தான். இது எதைக் காட்டுகிறது? இன்னும் நாம் அதிக பஸ்கள் விடவேண்டியதும் அவசியம், பஸ் போக்குவரத்திலே நாம் இன்னும் பின்தங்கியிருக்கிறோம் என்பதைத் தான் இது எடுத்துக் காட்டுகிறது. அரசாங்க உத்தரவு மூலம் பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்குப் பல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. புதிய பஸ் ரூட்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. 250 மைல் தூரம் பஸ் விட அனுமதிக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆசனங்களின் எண்ணிக்கையும் அதிகரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. வேகத்தை அதிகரிப்பதற்குக்கூட நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸை வசதி செய்து தரப்படுகிறது. இதன் மூலம் கிடைக்கும் வருமானங்களின் பல்வேறு அனுபவிப்பவர்கள் பஸ் ஆபரேட்டர்கள். இதிலிருந்து

16th July 1962] [திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம்]

அரசாங்கமும், அதன் மூலம் சமுதாயமும் பங்கு கோருவது நியாயமானது. “நேஷனலைஸேஷன்” மூலம் ஏற்படும் பலனை அனுபவிக்கவேண்டியது யார்? சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளிகள், சமுதாயம் எல்லோருக்குமே அதைப் பகிர்ந்து கொடுக்கவேண்டும். “கடந்த பத்து வருஷங்களில், நவீன முறைகளினால் ஏற்பட்ட அனுசூலங்களை அனுபவிப்பது பஸ் ஆபரேட்டர்கள், அதனால் வரி போடுகிறேன்” என்று சொன்னதைக் கூட நான் ஆட்சேபிக்க வில்லை. வரி விதிப்பது சம்பந்தமாக மசோதா வரும்போது எது எதற்கு விதிவிலக்கு அளிக்கவேண்டும் என்பதைக் குறிப்பிடுகிறேன். சிறிய பஸ் ஆபரேட்டர்களுக்கும், லாரிக்காரர்களுக்கும் விதி விலக்களிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இந்தக் குறைபாடுகளைப் போக்க, இனி யாவது கூடியவரை தேசிய மயமாக்கவேண்டுமென்ற கொள்கையைத் துரிதமாக நடத்தவேண்டும். எல்லா பஸ் தொழிலையும் எடுக்கவேண்டுமென்று நான் சொல்லவில்லை. “பஸ் தொழிலை தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்றால், எவ்வளவு தொகை கொடுக்கவேண்டியிருக்கும்; அதற்கு எங்கே போவது? இருக்கும் பணத்தை ஏன் போடவேண்டும்?” என்று கனம் திரு. ஆர். வெங்கடராமன் அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் ஒத்துக்கொள்கிறேன். சிறிய ஆபரேட்டர்களைத் தனியாக விட்டு விடுங்கள். லாரிக்காரர்களையும் விட்டு விடுங்கள். 75 மைலுக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய ரூட்களை அரசாங்கமே ஏற்று நடத்தினால் அதிகமாக காம்பென்சேஷன் கொடுக்கவேண்டி ஏற்படாது. மூன்று வருஷத்திற்கு ஒரு தடவை “ரென்யூ” பண்ணவேண்டியிருக்கும்போது ரென்யூ பண்ணாமல் அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டு நடத்தினால், அதை யாரும் ஆட்சேபிக்க முடியாது; செய்ய முடியும். செய்ய வசதி இருக்கிறது. அம்மாதிரி படிப்படியாக இந்தத் துறையை அரசாங்கத்தின் கீழ்க் கொண்டு வந்து, இதனால் ஏற்படக்கூடிய பலனை அரசாங்கமும், அரசாங்கத்தின் மூலம் ஜனங்களும் பெறக்கூடிய நிலையை ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று நான் வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, தொழிலாளிகளுக்காவது இந்த பஸ் ஆபரேட்டர்கள் நன்மை செய்திருக்கிறார்களா என்று பார்த்தால், இல்லையென்று கூறும்வகையில் காங்கிரஸ் பக்க அங்கத்தினர்களே, “தினக் கூலிக்கு ஆள் வைக்கிறார்கள்” என்று கூறினார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை நிர்ணயம், உடை போன்ற வசதிகளைச் செய்து கொடுப்பது ஆகியவற்றுக்கான சட்டம் பார்லிமென்ட்டில் நிறைவேற்றப்பட்டு இந்த வருஷம் மார்ச் மாதம் 31-ந் தேதியிலிருந்து அமல் நடத்தப்பட வேண்டுமென்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய அரசாங்கம் இதுவரை விதிகளைப் பிறப்பிக்காத காரணத்தால் பஸ் ஆபரேட்டர்கள் தப்பித்துக்கொண்டு வருகின்றனர். பஸ் ஆபரேட்டர்களின் நிர்ப்பந்தம் காரணமாக இது ஒத்திவைக்கப் படுகிறது என்பது என் அபிப்பிராயம். தக்க விதிகளைப் பிறப்பித்து தொழிலாளிகளின் நலன்கள் பாதுகாக்கப்படுவதற்கான உத்தரவாதம் நிச்சயமாக இருக்க வேண்டும். தொழிலாளர்கள் அதிருப்தியடைந்து அதன் காரணமாக வேலை நிறுத்தம், எதிர்ப்புகள் ஏற்படாமல் அவர்களுடைய உரிமைகளை, நலன்களைப் பாதுகாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தத் தொழிலாளர்கள் 8 மணி நேரம், 10 மணி நேரம் கஷ்டப்பட்டு வேலை செய்துதான் முதலாளிகளுக்கு லாபம் சம்பாதித்துத்தருகிறார்கள். தொழிலாளர் இலாகாவும் நம்முடைய கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கையிலேயே இருக்கிற காரணத்தால், தொழில் தகராறுகள் வந்தால் உடனே அதை அட்ஜூடிகேஷனுக்கு விடவேண்டும். ஆபரேட்டர்கள் காங்கிரஸ் கட்சியை ஆதரிப்பதாலோ என்னவோ, அவர்களுடைய செல்வாக்கு காரணமாகவோ என்னவோ பஸ் ஆபரேட்டர்கள், தொழிலாளர்கள் தகராறு ஏற்பட்டால், சமரசமாகத் தீர்க்கப்படுவதும் இல்லை. கோர்ட்டுக்கு விடப்படுவதில்லை. இதற்கு நான் பல உதாரணங்களைக் கொடுக்க முடியும். நேரம் இல்லாத காரணத்தால் பெயர்களை எல்லாம் இப்போது சொல்ல முடியவில்லை. அந்த லிஸ்டை நான் கனம் அமைச்சர் அவர்களிடத்தில் கொடுக்க முடியும். தொழிலாளர் நலன்களைப் பாதுகாப்பதற்காகச் சட்ட பூர்வமாக எடுக்கக்கூடிய நடவடிக்கைகளை எல்லாம் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

1-00
P.M.

[திரு. மீ. கல்யாணசுந்தரம்] [16th July 1962]

பிரயாணிகளுக்கான வசதிகள் ஏதாவது செய்யப்பட்டிருக்கின்றனவா? அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கிறதா என்றுபார்த்தால், அதுவும் இல்லை. பெரிய நகரங்களில் கூட பிரயாணிகளுக்கான வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்படவில்லை; பஸ் ஸ்டாண்டுகளே கிடையாது. திருச்சி நகரத்தில் ஒரு பஸ் ஸ்டாண்டு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கனம் அமைச்சர் திரு. ராமையா அவர்கள் கடந்த பத்து ஆண்டுகளாக, இந்த சட்டசபையிலே இல்லாத காலத்திலும் சரி, இருக்கிற காலத்திலும் சரி, முயற்சித்து வருகிறார்கள். ஆனால், இதுவரை அங்கு ஒரு சென்ட்ரல் பஸ் ஸ்டாண்டு ஏற்படுத்தப்படவில்லை. கோயம்புத்தூரிலும் பஸ் ஸ்டாண்டு கிடையாது. சென்னையில் இருக்கும் பஸ் ஸ்டாண்டை கனம் அமைச்சர்கள் சென்று பார்க்க வேண்டும். அவர்களெல்லாம் பஸ்விலே போகும் வழக்கம் நின்றுவிட்டது. மதுரையில் ஓரளவுக்குப் பரவாயில்லை. சேலத்தில் புதிதாகக் கட்டப்பட்டிருக்கும் பஸ் ஸ்டாண்டும் ஓரளவு பரவாயில்லை. கோயம்புத்தூரிலும், திருச்சியிலும் ஏன் இதுவரை பஸ் ஸ்டாண்டு அமைக்கப்படவில்லை? பஸ்விலே பிரயாணம் செய்கிற பெண்களுக்கு இயற்கைத் தொந்தரவு ஏற்படுமென்று ரொம்பக் கஷ்டமாக இருக்கிறது. பஸ் ஸ்டாண்டில் கக்கஸ் வசதிசுடக் கிடையாது. குடிதண்ணீர் வசதி கிடையாது. இந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளை எல்லாம் ஆர்.டி.ஒக்கள் இன்ஸ்பெக்டர்செய்வது உண்டா? இல்லையா? இந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளை எல்லாம் அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டுமென்று உத்திரவிட வேண்டும். முனிசிபாலிட்டிகளும், பஞ்சாயத்துக்களும் இந்த பஸ் ஸ்டாண்டுகளை எல்லாம் நன்றாகப் பராமரிக்கிறார்களா என்பதைக் கண்காணிக்க வேண்டும். இந்தத் தொழிலில் ஏற்படும் லாபத்தின் பலனைப் பிரயாணிகளும் ஓரளவு அனுபவிக்கும் முறையில் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டுமென்று எண்ணம் இந்த அரசாங்கத்திற்கு இருக்கிறதா? ஆசனங்களை எப்படி, எப்படி அதிகப்படுத்தினால் மேலும் அதிகமான பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு அதிக லாபம் சம்பாதிக்க முடியும் என்று முதலாளிகள் கவனித்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அதற்குச் சாதகமாகத் தான் சர்க்காரின் போக்கு இருந்துகொண்டிருக்கிறது என்பதை வருத்தத்தோடு தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்த முக்கியமான பிரச்சனை, விபத்துக்கள் சம்பந்தமானது. ஒரு அங்கத்தினர் அவருடைய பேச்சு முழுவதிலும் சாலை விபத்தைப் பற்றியே பேசினார். அதிலிருந்தே எவ்வளவு அதிகமாக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்பதைப் புரிந்துகொள்ள முடியும். கால்நடையாகச் செல்லக் கூடிய மனிதர்களோ, மாட்டுவண்டிகளோ, இனிமேல் ரோடிலே போகவே உரிமை இருக்காது. பேரல் இருக்கிறது. லாரிகளும், பஸ்களுந்தான் போக வேண்டும், சிறு கார் கூடப் போக உரிமை கிடையாது என்ற நிலைமைக்குப் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. இதற்கான காரணங்கள் என்னவென்று பார்க்கவேண்டும். சில தொழிலாளர்கள் பொறுப்பற்று நடந்து கொள்ளலாம் என்பதை நானும் ஒப்புக்கொள்ளுகிறேன்.

சாலை விபத்து ஏற்பட்டால் அதனால் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நஷ்டஈடு கொடுப்பதற்கான நடவடிக்கைகள் சரியானபடி எடுத்துக்கொள்ளப்படுவதில்லை. பல நிகழ்ச்சிகள் எனக்குத் தெரியும். அவற்றைக் கனம் அமைச்சரவர்கள் கவனத்திற்குக் கொண்டுவந்திருக்கிறேன். நஷ்ட ஈட்டைப் பெற கோர்ட் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் கோர்ட்டில் எத்தனை வழக்குகளில் சாதகமான தீர்ப்பு கிடைத்திருக்கிறது என்பதற்கான விவரத்தைக் கொடுக்கும்படி கேள்வி கேட்டிருக்கிறேன். அதற்கு இன்னும் பதில் சொல்லப்படவில்லை. இப்போது என்னிடம் இருக்கும் விவரத்தை வைத்துக்கொண்டே நான் சொல்ல முடியும், விபத்தால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு போதுமான நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்படவில்லை. அதற்கான நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். அவசியமானால் சட்டத்தைத் திருத்த வேண்டுமென்பது என்னுடைய யோசனை. அதோடு மோட்டார் இன்ஷூரன்ஸையும் அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொள்ளுவது பற்றியும் ஆலோசிக்க வேண்டும். அதனால் அரசாங்கத்திற்கு லாபமும் இருக்கும். இந்த மாதிரி விபத்துக்கள் ஏற்பட்டால் உடனுக்குடன் நஷ்ட ஈடைக் கொடுக்கவும் வாய்ப்பு ஏற்படும். சட்டத்தை மட்டும் பார்க்காது மனிதாபிமானத்துடனும், அரசாங்கம் இதைக் கவனிக்க வேண்டும்.

16th July 1962] [திரு மீ. கல்யாணசுந்தரம்]

டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களுக்கு நல்ல பயிற்சி கொடுக்க வேண்டுமென்ற யோசனையை கனம் அமைச்சர் திரு. வெங்கட்ராமன் அவர்களிடத்தில் நான் சொன்னேன். ஆறு மாதங்கள் அளவிற்காவது பயிற்சி கொடுக்க வேண்டும். நல்ல முறையில் பணியாற்றக்கூடியவர்களைத் தேர்ந்தெடுக்க வேண்டும். டிரைவரிங் லைசென்ஸ் வாங்குபவர்கள் 100 ரூபாயைக் கொடுத்து விட்டு சுலபமாக லைசென்சு வாங்கிவிடுகிறார்கள். மைசூரில் லைசென்சு வாங்கி கார் ஒட்டுகிறவர்களும் இருக்கிறார்கள். லைசென்ஸ் கொடுப்பதில் உள்ள கோளாறுகளின் காரணமாக பாக்கி டிரைவர்கள், மற்ற டிரைவர்கள் ஒரு சிலரால் தீங்கு ஏற்படுகிறது. இப்படி ஒரு சிலரால் தொழிலாளர் வர்க்கத்திற்கே கெட்ட பெயர் ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இவர்களுக்கும் பயிற்சிப் பள்ளிகளை அமைப்பது கூட அவசியம் என்று நான் எடுத்துக் கூற விரும்புகிறேன். கடைசியாக ஒரு வார்த்தை. இவ்வளவுதரம் போக்கு வரத்தை நிர்வகித்து வரும் போக்கு வரத்து இலாகாவைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அங்கு பல குறைபாடுகள் இருக்கலாம். லஞ்சம் இருக்கக்கூடிய ஒரு சில இலாகாக்களில் இதுவும் முக்கிய இடம் பெறும். இருப்பினும் இந்த இலாகா ரொம்ப அவசியம். லஞ்சம் வாங்குவதற்குக் காரணம் இலாகாவா? பஸ் அபரேட்டர்களா? என்று பார்த்தால் இரண்டு பேருமே அதற்குப் பொறுப்பாளிகள்தான். அந்த இலாகாவில் இருக்கும் குமாஸ்தாக்கள் திறமையான வேலை செய்ய வசதி இல்லை. கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் வக்கீல் என்ற முறையில் போனரோ, என்னவோ மேஜை இல்லாத குறையைச் சொன்னார்கள். அங்கு போதுமான குமாஸ்தாக்கள் கிடையாது. அதிகாரிகள் கிடையாது. அரசாங்கம் ஏற்படுத்திய ஆலோசனைக் கமிட்டிகள், விசாரணைக் கமிட்டிகள் இவைகளில் எல்லாம் கூட இதைப் பற்றி எடுத்துச் சொல்லப்பட்டிருக்கிறது. இருக்கக்கூடிய குமாஸ்தாக்களால் வரக்கூடிய மனுக்களுக்குப் பதில் கொடுக்க முடியவில்லை. ரிவிஷன் பெட்டிஷன்கள் 1959-ல் 149 பெட்டிஷன்களும், 1960-ல் 205 பெட்டிஷன்களும் இன்னும் பரிசீலனையில் இருக்கின்றன. பெண்டிங் ஆக இருக்கும் பெட்டிஷன்கள் அதிகரித்தக்கொண்டிருக்கின்றன. இது அதைக் காட்டுகிறது? நிர்வாகத் திறமைக்குறைவா? உத்தியோகஸ்தர்கள் குறைவு காரணமா? ஏழு கோடி, பத்து கோடி அளவுக்கு வருமானத்தைத் தரும் அந்த இலாகாவை நிர்வகிக்க அதை ஓரளவு பலப்படுத்த வேண்டும். அந்த இலாகாவால் வெளியிடப்படுகிற பாரங்களை எல்லாம் இரண்டு, மூன்று நியாய வசூல் பெறுமானமுள்ள அவகையெல்லாம் ஒரு ரூபாய், இரண்டு ரூபாய் கொடுத்துப் பளாக் மார்க்கெட்டிலே வாங்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. இந்த பாரங்களை எல்லாம் இலாகாவே அச்சடித்து வழங்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

MR. SPEAKER : I hope the House gives permission to sit for a few minutes beyond 1-30 p.m. if necessary.

* கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இன்றையதினம் விவாதிக்கப்பட்ட விஷயம் மக்கள் எல்லோருக்கும் அக்கறை உள்ள ஒரு விஷயம். இப்போது ஒரு பர்லாஸ் கூட நடக்க யாரும் தயாராக இல்லை. எல்லோருக்கும் பஸ் வேண்டியிருக்கிறது. மோட்டார் காரில் போகக்கூடியவர்களும் கூட, கார் நின்றுவிட்டால் பஸ்ஸில்தான் போகவேண்டியிருக்கிறது. இன்று சாமான்கள் கூட லாரிகளில் வருகின்றன. அதனால் தங்களையே வருமானம் குறைந்துவிடுவதாக ரெயில்வேகாரர்களுக்குக் கூட கவலை ஏற்படுகிறது. அம்மாதிரி மக்களுடைய இன்றியமையாத தேவையைப் பூர்த்தி செய்கிற பஸ் போக்கு வரத்தைப் பற்றிய விவாதம் விரிவாக நடைபெற்றது.

பஸ் அதிகம் வேண்டுமென்று சில கனம் அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். சில கனம் அங்கத்தினர்கள், பஸ் இவ்வளவுதான் இருக்க வேண்டுமென்று நிர்ணயிக்க வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இவை இரண்டிலும் உண்மை இருக்கலாம். இரண்டையும் தவறு என்று நான் சொல்லவில்லை. பஸ்கள் எவ்வளவு வேண்டுமோ அவ்வளவு அதிகரிக்கவேண்டும்.

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[16th July 1962]

எதை எடுத்தாலும் போட்டா போட்டி இருக்கிறது. நான் எவ்வளவோ கிராமங்களைப் பார்த்திருக்கிறேன். ஒரு இடத்தில் ஒரு ரைஸ் மில் வைத்தால் அது 10, 15 ஆகிவிடுகிறது. ஒருவருக்கொருவர் போட்டி போட்டுக்கொள்ளுகிறார்கள். கடைசியில் ஒன்றும் இல்லாமல் ஆகிறது. இந்த போட்டா போட்டியினால் தொழிலும் பாதிக்கப்படுகிறது, ஜனங்களும் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். அதேபோல் இதில் மொனூப்பலி இருக்க வேண்டுமா அல்லது உச்ச வரம்பு வைக்க வேண்டுமா என்பதைப் பற்றிக் கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள்; கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் கூட குறிப்பிட்டார்கள்; மக்களுக்கு சேவை புரியும் ஸ்தாபனம் இது. அந்தக் கண்ணோட்டத்துடன்தான் நாம் இந்த யோசனைகளைப் பரிசீலனை செய்ய வேண்டும். குறைந்த அளவு பஸ் வைப்பதுதான் நல்லது என்று சொல்லலாம். அது கொள்கை அளவில் நல்லதுதான். ஆனால், எவ்வளவு பஸ்கள் என்று வைத்துக்கொள்ளுவது? ஐந்து என்று வைத்துக்கொள்ளுவதா? ஆறு என்று வைத்துக்கொள்வதா? ஒன்றிரண்டு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களின் எண்ணிக்கை பற்றி கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். ஐந்து, ஆறு பஸ் வைத்திருப்பவர்களின் எண்ணிக்கையையும் குறிப்பிட்டார்கள். அதிகப்படியான பஸ் வைத்திருப்பவர்களின் எண்ணிக்கையைப் பற்றியும் குறிப்பிட்டார்கள். 20, 50 என்பதைவிட ஐந்தாறு பஸ் வைத்துக்கொள்வதுதான் நலமென்று கூறினால், அது கடைசியாக ஒன்றில்தான் கொண்டுபோய்விடும். சரப்பமாக லாபம் வரக்கூடிய தொழில்தான் இது. டிரைவர், கண்டக்டரை வைத்து, பெட்ரோல் அல்லது டீசல் ஆயில் போட்டு அனுப்பினால் போதும். தான் போக வேண்டியதில்லை, அன்றாடம் பணம் வந்துவிடுகிறது. சிலர் அன்றாடம் வருவதைச் செலவுசெய்துவிட்டு வாங்கிய கடனைக் கொடுக்க முடியாமல் போய்விடுகிறது. ஆக, நாம் கவனிக்க வேண்டியது என்ன வென்றால், 1 அல்லது 2 அல்லது 6 என்று கொடுக்கலாம் என்றால், அது ஹோஷலிலக் கொள்கையின்படி, தீவிரமான கொள்கையாக இருக்கலாம். ஆனால் அப்படி ஏற்பாடு செய்தால், மக்களின் தேவை பூர்த்தியாகுமா, மக்களுக்குச் சீரான வசதி செய்ய முடியுமா, என்பதை நாம் கவனிக்க வேண்டும். சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில், மொனூப்பலிதான். சர்க்கார் பஸ்விடுகின்ற இடங்களில் மொனூப்பலிதான். அதற்குச் சட்டமும் செய்திருக்கிறோம். நகரத்திற்குள்ளே ஓட்டுவது கஷ்டந்தான். திறமையாகவும், திருப்திகரமாகவும் ஓட்டவேண்டும். பீக் ஹவர்சில் கூட்டம் அதிகமாக இருக்கிறது, பிரயாணிகளை ஏற்றமுடியவில்லை என்று புகார்கள் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் சமாளித்து ஓட்டவேண்டும். மற்ற பஸ்களைப் பொறுத்தவரை, மொனூப்பலியை ஒடுக்க வேண்டுமென்று கொள்கையளவில் செய்துவிட்டால், அது சீராக நடக்குமா என்று நாம் பார்க்க வேண்டும். மொனூப்பலி கொடுக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் சர்க்காருக்கு இல்லை. ஒருவரே அனுபவிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் சர்க்காருக்கு இல்லை. மக்களின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்கு என்னென்ன வகைகளில் விரிவுபடுத்துவது, மாற்றியமைப்பது என்பதில்தான் நாம் கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, வரியைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். பத்து, பனிரெண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னர், எனக்கு நினைவு இருக்கிறது, அப்பொழுதே கூட பஸ் வரி எல்லாம் ஏற்றப்பட்டது. அப்பொழுதே சொல்வார்கள், பாரத நாட்டிலேயே நமது மாநிலத்தில்தான் வரி அதிகம் என்று. அன்று 3 கோடி ரூபாய் மோட்டார் வரியாக வந்தால், அந்த மூன்று கோடிக்கு மேல் நாம் பாதைகளுக்காகச் செலவு செய்கிறோம். வேறு எந்த மாநிலத்திலும் இப்படிச் செலவு செய்வதில்லை; வரி அங்கு குறைவாக இருக்கலாம், ஆனால் பாதைகளுக்கு நாம் செலவு செய்வதுபோல் செலவு செய்வதில்லை என்று மற்ற பட்டுஜெட்களைப்பார்த்து அப்பொழுதே சொல்லியிருக்கிறேன். மூன்று கோடி ரூபாய் டிரான்ஸ்போர்ட் மூலம் வந்தால் ஏறக்குறைய மூன்று கோடி ரூபாய்க்கு மேலேயே செலவு செய்கிறோம் என்று சொல்லிக்கொண்டு வந்தேன். இதில் தொல்லை இன்றி வருவாய் வருகிறது, வசூலிக்கும் இயந்திரம்கூட அதிகமாக வேண்டியதில்லை. சேஸ்ஸ் டாக்ஸுக்கு ஒரு இயந்திரம் இருக்கிறது. விற்பனை வரியால் 18 அல்லது 20 கோடி ரூபாய் வந்தாலும் அவை மற்றத் திட்டங்களுக்காகப்

16th July 1962]

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

பயன்படுகிறது. ஆனால் இந்த மோட்டார் வரியைப் பொறுத்தமட்டில், கஷ்டமின்றி வசூலிக்க இயந்திரம்கூட இல்லாமல் வசூலிக்கிறோம் என்றால் அது அப்படியே ரோடுக்காகச் செலவாகிறது. இன்று 6½ கோடி ரூபாய் என்று கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. அதில் ரூபாய் 6 கோடிக்கு மேல் ரோடுகளுக்கு அப்படியே செலவாகிறது. மேலும் ரோடுகளை அபிவிருத்தி செய்யவேண்டியிருக்கிறது. ரோடுகள் சரியாக இல்லை என்று அங்கத்தினர்கள் கூடக் குறிப்பிட்டார்கள். மோட்டார் தொழிலில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும் இதை உணர்வார்கள் என்று நான் நம்புகிறேன். வசூலிக்கும் பணத்தை ஏற்குறைய அப்படியே ரோடுக்குப் போட்டுவிடுகிறோம். புதிதாக வரும் வரி இருக்கட்டும். எல்லோரும் பெருமைப்படத் தக்க அளவில் நயது மாநிலத்தில் ரோடுகள் சிறந்த முறையில், நன்றாக இருக்கின்றன என்பதை எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்வர். 6½ கோடி ரூபாய் வசூலிப்பதை அப்படியே ரோட்டிற்குச் செலவு செய்கிறோம். ரோடுகள் நன்றாகவும் சீராகவும் இருந்தால்தான் பஸ் ஓட்டுகிறவர்களுக்குச் சௌகரியமாக இருக்கும் அதோடு செலவும் குறைகிறது. ஆகவே ரோடுகளைச் சீராக வைத்திருக்கும் விஷயத்தில் நாம் சிறிதும் தயங்காமல் பணம் செலவு செய்து வருகிறோம். நகரசபைகளுக்குக் கிரான்ட் கொடுக்கிறோம். பஸ் ஓட்டுவதால் ரோடு கெடுகிறது என்று அப்போதைக்கப்போது வேண்டிய முறையில், தக்கபடி பணம் கொடுக்கப்படுகிறது. கார்ப்பரேஷனுக்கும் தொகை அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. ஆகவே, நாம் எவ்வளவு செலவு செய்து வருகிறோம் என்று பார்க்க வேண்டும். ஒருமுறை மற்ற மாநிலங்களோடு ஒப்பிட்டுப் பார்த்தேன். சில பக்கத்து மாநிலங்களை எடுத்துக்கொண்டால், சராசரி ரூபாய்க்கு 5 அணா ரோடினமேல் செலவாகிறது என்று கணக்குச் சொன்னார்கள். நமது மாநிலத்தில் ரூபாய்க்கு 11 அணா, 12 அணா செலவாகிறது என்று சொன்னார்கள். நகரசபை ரோடுகளுக்கும் பணம் கொடுக்கிறோம். போதாது என்றால் மறுபடியும் கொடுக்கிறோம். சென்னை நகர ரோடுகள் நல்லபடியாக இருக்க வேண்டுமென்பதுதான் என் அவா. அந்தக் கணக்கு, இந்தக் கணக்கு என்பதையெல்லாம் விட்டுவிட்டு, ரோடுகளை நல்ல முறையில் வைத்துக்கொள்ளுவதற்கு வேண்டிய தொகையைக் கொடுக்கிறோம். நாம் கொடுப்பதில் ரூபாய்க்கு 10 நயா பைசா செலவானாலும் நல்லதுதான். ஒரு பத்து நயா பைசா குறைந்தால் பரவாயில்லை.

இன்னொன்று. சின்ன ஆப்பரேட்டர்கள், சின்ன லாரிக்காரர்கள் வரியைத் தாங்க முடியாது இருக்கிறார்கள் என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் ஏற்கனவே கூறியிருக்கிறேன். யார் இதை வரவேற்கிறார்கள்? யார் இதை ஏற்றுக்கொள்கிறார்கள்? பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இதை வரவேற்கிறார்களா, ஆளும் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுக்குச் சலுகை கொடுக்கிறோம் என்று எதிர்க்கட்சியினர் சொல்லுகிறார்களே, அவர்களின் சம்மதத்தைப் பெற்று அல்லது அவர்களைக் கேட்டா நான்கள் வரி போட்டிருக்கிறோம்? அவர்களே சொல்கிறார்கள், எங்களுக்குக் கட்டாது, எங்களால் தாங்காது என்று. ஆகவே, எங்களுக்கு வேண்டியவர்கள், வேண்டாதவர்கள் என்று பார்க்கிறோமா என்பதற்கு இதுவே சான்று. ஆளும் கட்சியைப் பொறுத்த மட்டில், ஒருவித பாடுபாடும் இல்லை என்று தாழ்மையுடன் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். யார் மக்களுக்குச் சிறப்பாக சேவை செய்கிறார்கள், யார் திருப்திகரமாக வேலை செய்கிறார்கள், மேலும் அபிவிருத்தி அடைய என்னென்ன செய்யலாம் என்றுதான் பார்க்கப்படுகிறதே தவிர அவர்களுக்கு வேண்டியவர்கள், இவர்களுக்கு வேண்டியவர்கள் என்றெல்லாம் பார்ப்பதில்லை. பஸ் முதலாளிகள் மட்டுமா காங்கிரஸுக்கு வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள்? தொழிலாளர்கள் பெரும்பாலோரும் காங்கிரஸுக்கு வேண்டியவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். ஆகவே, காங்கிரஸை ஆதரிக்கக்கூடியவர்களை, அதில் நம்பிக்கை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதற்காக அவர்களையோ அல்லது அரசாங்கத்தையோ பழிப்பது முறையல்ல. இப்போது வரி போடுகிற விஷயத்தைப்பற்றிக் கனம் அங்கத்தினர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். இன்று ஏதோ எண்ருமேயில்லாத ஒரு பொருத்தம் காணப்பட்டது. வரியை நாம் போட சில நாட்களுக்குள்ளாகவே இதற்கான மசோதாவையும் நான் இந்தச் சபையில் சமர்ப்பித்தேன். அது 27-ம் தேதி, அல்லது 28-ம் தேதி விவாதத்திற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்படும்

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [16th July 1962]

என்று நினைக்கிறேன். வரியில் ஏதாவது மாறுதல் செய்யவேண்டுமா என்பதைப்பற்றி அப்போது யோசிக்கலாம். அத்தகைய ஒரு மாறுதல் ஏதாவது வேண்டுமா என்பதையும் நாம் நன்றாக ஆலோசிக்க வேண்டும். ஆனால் ஒன்றை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கனம் அங்கத்தினர்கள் பலர் கூறினார்கள், “இரண்டரைக் கோடி ரூபாய்தானே உங்களுக்குக் கிடைக்க வேண்டும். அதை வேறு விதத்தில் வசூலிக்கலாமே” என்று. இவர்களிடமிருந்து இரண்டரைக் கோடி ரூபாய் வேண்டும் என்று நினைத்துவிட்டால் இவர்களுக்கு வரிபோடுவது, இரண்டரைக் கோடி ரூபாயை மனதில் நினைத்துக்கொண்டு பல முதலாளிகளிடமிருந்து வரி போடுகிறோம் என்று நினைப்பது தவறு. இரண்டரைக் கோடி என்பதற்குப் பதிலாக மூன்றரைக்கோடி ரூபாய் வந்தால் நமக்குச் செலவில்லையா? எத்தனையோ செலவுகள் இருக்கின்றனவே. பார்ட் “2” ஸ்கீமை எடுத்துக் கொண்டால் எவ்வளவோ திட்டங்கள் போட்டிருப்பதை கனம் அங்கத்தினர்கள் பார்க்கலாம். எத்தனையோ நல்ல திட்டங்களைப் போட்டிருக்கிறோம். இவற்றிற்காக எல்லாம் அதிகமாகச் செலவாகும் என்றும் நமக்குத் தெரியும். இதன் காரணமாக பற்றாக்குறை விழக்கூடிய 9½ கோடியில் நாம் பய வரிகளைப் போட்டும்கூட, இப்போது 2 கோடி 86 லட்சம் ரூபாய் இன்னும் பற்றாக்குறை என்றுதான் காண்பித்திருக்கிறோம். நூற்றைம்பது ரூபாய் வரை சம்பளம் வாங்கக்கூடியவர்களுக்கு மட்டும்தான் இப்போது நாம் பஞ்சப்படி உயர்வு கொடுத்திருக்கிறோம். மற்றவர்களுக்கு அதாவது 300 ரூபாய் வரை பெறுகிறவர்களுக்கு பஞ்சப்படி உயர்வு கொடுக்க வேண்டாம் என்று நாம் கொடுக்கவில்லை, அல்லது கொடுக்க மனம் இல்லாமலா நாங்கள் கொடுக்கவில்லை? அதற்குப் போதிய பணம் இல்லாததால் தான் காரணம். இம்மாதிரி எத்தனையோ திட்டங்கள்—நீண்ட நெடுங்காலமாக மக்கள் எதிர்பார்த்துக்கொண்டிருக்கின்ற பல திட்டங்கள் இருக்கின்றன—இவைகள் எல்லாம் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். இதற்கெல்லாம் பணம் வேண்டும். இதை யெல்லாம் விட்டுவிட்டு, இரண்டரைக் கோடி ரூபாய் வருவதற்கு இன்னினை ஆட்களிடமிருந்து வரி போடலாம் என்று பார்த்துவிட்டா நாம் இப்படிப் போட்டிருக்கிறோம். அதே சமயத்தில் போடுகின்ற வரியை, கொடுக்கின்றவர்கள் தாங்க முடியுமா என்பதை நாம் பார்க்க வேண்டும். அதைப் பார்த்துத்தான் நாம் வரியைப் போடுகிறோம். தெரியாமல் ஏதாவது கூடுதலாகப் போட்டிருந்தால் அதைத் திருத்திக் கொள்வதற்கும் நாங்கள் தயாராக இருக்கிறோம். பொன் முட்டையிலிருந்து வாத்தைக் கொண்டுவிட்டு ஏமாந்து போன கதை உண்டு. எல்லாவற்றையுமே சர்க்கார் எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று யோசனை சொல்லப்பட்டது. சர்க்கார் டிரான்ஸ்போர்ட்டும் நடந்து கொண்டதான் வருகிறது. எதை மதிப்பிற்குரிய சகா தொழில் அமைச்சர் அவர்கள் இது இன்ன கொள்கையைப்பற்றி விவரித்துக் கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் எல்லா பஸ்களையும் நாம் நம் தலையிலேயே எடுத்துப்போட்டுக்கொள்ள வேண்டும் என்ற எண்ணம் சர்க்காருக்கு இல்லை. இதையெல்லாம் எடுத்துக்கொள்வதில் இருக்கின்ற கஷ்டங்களையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். இதற்கான முதலடுக்கைத் தேடுவது மிகவும் கஷ்டம். அதோடு நல்ல முறையில் பஸ் போக்குவரத்தை நடத்த வேண்டும். அந்த முறையில் தான் இப்போது அதிக தூரம்—120 மைல்களுக்கு அப்பால்—போகும் பஸ்களை எல்லாம் நாம் நடத்துகிறோம். சென்னை நகரத்திலும் கன்னியா குமரியிலும் நாமே பஸ் போக்குவரத்தை நடத்துகிறோம். மேலும் மேலும் விஸ்தரிக்க வேண்டும் என்றுதான் சர்க்கார் திட்டமிட்டிருக்கிறது. முக்கியமாக ஜனங்களுக்கு நல்ல வசதி ஏற்பட வேண்டும். அவர்களுக்கு நல்ல வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்தில்தான் வரியைப் போடுகிறோம். பஸ் முதலாளிகளைப் பொறுத்த வரையில் அவர்கள் அதிகமாகச் சம்பாதிக்கிறார்கள் என்றால் அதற்குத் தகுந்தவாறு நாம் அவர்கள் மீது வரி போடுகிறோம். அவர்கள் இதுமட்டுமா கொடுக்கிறார்கள், வருமான வரி வேறு கொடுக்கிறார்கள், இன்னும் எத்தனையோ வரிகளைக் கொடுக்கிறார்கள். அவ்வப்போது இருக்கின்ற நிலைமைக்கு ஏற்றவாறு, சம்பாதிக்கின்றவர்களிடமிருந்து வரியாக வாங்கி, ஏழை மக்களுக்கு அதை நாம் பயன்படுத்தி வருகிறோம். பிரைவேட் செக்டார், பப்ளிக் செக்டார் இரண்டும் போகவேண்டும் என்று யாரும் சொல்லமுடியாது. மற்ற தொழில்களில் நாம் எப்படி பிரைவேட் செக்டாரும் பப்ளிக் செக்டாரும் இருக்கவேண்டுமென்று நினைக்கிறோமா

16th July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

அதில் எந்த விதமான கொள்கையை நாம் அனுசரித்து வருகிறோமோ, அதையேதான் டிரான்ஸ்போர்ட் விஷயத்திலும் அனுசரித்து வருகிறோம். ஆனால் வரி போடுவதினால் பிரயாணிகள் கட்டணத்தை (பாஸன்ஜர் ரேட்) அதிகப்படுத்திக்கொண்டு வருகிறார்கள் என்று சில அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். இதில் ஒன்றை நான் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். நான் பொது விவாதத்திற்குப் பதில் அளிக்கும்போது குறிப்பிட்டேன். இந்த வரி விதிப்பினால், பஸ்ஸில் ஏறிச்செல்கின்ற பிரயாணிகளின் கட்டணத்தை அதிகரிப்பதற்காகச் சட்டம் செய்யப்போவதில்லை, சட்டத்தை மாற்றவும் மாட்டோம். கட்டண அதிகரிப்புக்கு இடம் கொடுக்கவும் மாட்டோம் என்று சொன்னேன். இப்போது கணம் அங்கத்தினர் அவர்கள் குறிப்பிட்டது, இப்போதும் பஸ் சொந்தக்காரர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்திக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்று. சட்டத்திலேயே 7 பைசாவாக—அதாவது மைலுக்கு 7 பழைய பைசாவாகப் போடலாம் என்று முன்பு சட்டத்தில் இடம் இருக்கிறது. இதற்கிடையிலேயே சில பஸ் சொந்தக்காரர்கள் போட்டியின் காரணமாக கட்டணத்தை 5 பைசாவாகவும், 6 பைசாவாகவும் போட்டிருந்தார்கள். அப்படிப் போட்டிருந்தவர்கள் இப்போது உயர்த்துகின்றார்கள் என்றுதான் சொல்லப்படுகிறது. இந்த வரி போடாமல் இருந்தாலும்கூட, இந்த மாதிரி முன்னால் ஐந்து பைசா, ஆறு பைசா என்று வைத்திருந்தவர்கள் கட்டணத்தை அதிகரிக்கலாம். நாம் 7 பைசா என்று முன்பு சட்டம் செய்து வைத்திருக்கிறோம், அது அமலில் இருந்து வருகிறது. பஸ் சொந்தக்காரர்கள் இந்தச் சட்டத்தின் வரம்பிற்குள்ளேயே போட்டி போட்டுக் கொண்டு, கட்டணத்தைக் குறைக்கின்றார்கள், ஏற்றுகின்றார்கள். இதை நாம் தடுக்கவேண்டுமென்றால் அதை எவ்வாறு தடுப்பது என்பது எனக்குப் புரியவில்லை. சில உற்சவ காலங்களில் எல்லாம் கட்டணத்தை அதிகரித்து விடுகிறார்கள் என்று சொல்லப்பட்டது. இவ்வாறு அதிகரிப்பது சட்ட வரம்பிற்குள்ளாக இருக்கின்றது என்றால் நாம் ஒன்றும் செய்ய முடியாது. அதற்கு மேலாக இருந்தால் இதைப்பற்றி அரசாங்கத்திற்குப் புகார் செய்யலாம், அரசாங்கத்திற்குக் கூட நேரடியாக வரவேண்டியதில்லை. அங்கங்கு இருக்கக்கூடிய அதிகாரிகளிடத்தில் இதைப்பற்றி புகார் செய்யலாம். அவ்விதம் புகார் செய்தால், அதைப்பற்றி அவர்கள் தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்வார்கள். அப்படியில்லாமல் இதுவரை ஐந்து பைசாதான் போட்டிருந்தார்கள், இப்போது உயர்த்துகின்றார்கள் என்றால், இதுவரை ஐந்து பைசாவாக போட்டிருந்ததற்காக நாம் அவர்களைப் பாராட்டத்தான் வேண்டும். சட்டத்தில் எழு பைசா என்றிருந்தால் அதை சிலர் ஐந்து பைசா என்று போட்டுக்கொள்கிறார்கள், சிலர் மூன்று பைசா என்று குறைத்துக்கொள்கிறார்கள். அதற்காக அரசாங்கம் மூன்று பைசா என்று சட்டத்தில் கொண்டுவர வேண்டும் என்றால் அது எவ்வாறு முடியும்? அவர்கள் பல காரணங்களை முன்னிட்டு குறைத்த கட்டணத்தை நிர்ணயிப்பதை வைத்துக் கொண்டு சட்டத்தை நாம் மாற்ற முடியுமா? நாம் ஒரு வரம்பு வைத்திருக்கிறோம், அதை ஏற்றப்போவதில்லை என்று சொன்னேன். இப்போது நாம் வைத்திருக்கும் சட்டத்தில் மைலுக்கு 7 பழைய காசு என்றிருக்கிறது. இப்போதுள்ள கிலோ மீட்டருக்கு 2½ புதுக்காசு என்றாகும். ஆகவே இதை எல்லாம் வைத்துக்கொண்டு, இப்போது பிரயாணிகள் கட்டணத்தை அதிகப்படுத்துகின்றார்கள் என்று சொல்வது சரியல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

ரோடில் ஏற்படும் விபத்துக்களைப்பற்றி பல கணம் அங்கத்தினர்கள் சொன்னார்கள். கடைசியில் கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்களும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். இம்மாதிரியான விபத்துக்களை எல்லாம் தடுக்க வேண்டும் என்றுதான் அரசாங்கம் பல நடவடிக்கைகளை எடுத்து வருகின்றது. லாரிகளினால்தான் அதிகமாக விபத்துக்கள் ஏற்படுகின்றன என்றும் சொல்லப்பட்டது. இதைத் தடுக்கவேண்டும் என்ற நோக்கத்துடன் எவ்வளவுதான் கட்டுப்பாடு வைத்தாலும் அதையும் மீறி, அதிகமான வேகத்துடன் வாகனத்தை ஓட்டுகின்றார்கள். பத்து நாட்களுக்கு முன்—ஒரு வாரத்திற்குள்ளாகவே இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்—தஞ்சாவூர் பக்கத்தில் இருக்கும் வல்லம் என்ற இடத்திற்குப் போகும் ரோடில்

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[16th July 1962]

ஒரு திருப்பம், அந்த ரோட்டில் வந்துகொண்டிருந்த வாகனம் வேகத்தை குறைத்து அந்தத் திருப்பத்தில் வந்திருக்கவேண்டும், வேகத்தைக் குறைக்காமல் வந்ததின்காரணமாக அதன் பக்கத்திலிருந்து மூன்று கடைகளை நாசமாக்கியது. அதோடு இத்தனையும் தாண்டி நான்காவது கடையிலிருந்து ஒரு தையல்காரரையும் போய்த் தாக்கி, அவர் இறந்து போகிற அளவுக்கு ஒரு கோரமான விபத்து நடந்திருக்கிறது. விபத்தைத் தடுக்க வேண்டும் என்று அவ்வப்போது கடுமையான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப் பட்டுவருகின்றன. சென்னை நகரில் இதை போலீஸ் இலாகாவும் கவனித்து வருகிறது. வெளியூர்களில் கெஸ்ட்டட் உத்தியோகஸ்தார்கள் இவ்விதம் வேகமாக யாராவது போனால் அதைப்பற்றி புகார் செய்து நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்றுகூட அதிகாரம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இவ்வளவெல்லாம் இருந்தும் இதைக் கட்டுப்படுத்த முடியவில்லை. இவ்விதம் வேகமாகப் போவதால் ரோட்டினுடைய நிலைமையுட்க் கெடுகிறது, பாரத்தினால் மட்டும் ரோடு கெடுவதில்லை, ஒன்றுக்கு இரண்டு மடங்கு பாரம் இருந்தாலும்கூட ரோடு கெடுவதில்லை, வேகமாகப் போவதால் ரோடு மிகவும் பாதிக்கப்படுகிறது. இதற்காக நாம் ஏராளமாகப் பணம் செலவு செய்யவேண்டியிருக்கிறது. இதிலும் நாம் அவ்வப்போது கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறோம். இருந்தபோதிலும், இதை நிர்வகிக்கின்றவர்களுக்குப் பல கஷ்டங்கள், பல சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. வேகமாகப் போய் அதன் காரணமாக ஏதாவது உயிருக்கு ஆபத்து ஏற்படும் போது அதைப் பார்த்து கேஸ் போர்ட்டால், கோர்ட்டில் பல ருசுக்களைக் கேட்கிறார்கள். ஆள் செத்துப்போனதைப்பற்றி யாரும் கவலைப்படுவதில்லை, “ஸ்பீட் எந்த அளவுக்கு இருந்தது, இதை நீ எப்படிப் பார்த்தாய், இந்த ஆள் சாகும்போது யாராவது நேரில் பார்த்தார்களா” என்றெல்லாம் கேட்கிறார்கள். இதன் காரணமாக அதிகாரிகளும் ஓரளவுக்கு பாராமுகமாக இருக்கிறார்கள் என்று கேள்விப்படுகிறேன். அது கூடவே கூடாது. கோர்ட்டில் என்ன தீர்ப்பு வந்தாலும் சரி, அத்துமீறி யார் ஓட்டினாலும் அவர்கள் பேரிலும் அதன் காரணமாக எந்தவிதமான விபத்து ஏற்பட்டாலும் அதன் மீதும் கண்டிப்பாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று அதிகாரிகளை நான் கேட்டுக்கொள்வேன். கோர்ட்டில் இருக்கின்றவர்கள் இதில் எவ்வளவு கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன என்பதைப் புரிந்துகொள்வதில்லை. நான் ரஷ்யாவில் இருந்தபோது ஒரு சம்பவத்தைச் சொன்னார்கள். ரோட்டில் கணவனும் மனைவியும் போய்க் கொண்டிருந்தார்கள். அப்படிப் போய்க்கொண்டிருக்கும்போது, ரோட்டில் போய்க்கொண்டிருந்த ஒரு கார் மனைவியின் கையில் பட்டு லேசான காயத்தை உண்டு பண்ணியது. இதன் காரணமாக, அந்தக்காரை ஓட்டிச் சென்ற டிரைவர்பீது கேஸ் போடப்பட்டது. கேஸ் விசாரணைக்கு வந்தது, அதில் இந்த மனைவி சாட்சியம் சொல்லும்போது “என்மேல்தான் குற்றம், டிரைவர்பீ மீது எந்த விதமான குற்றமும் இல்லை” என்று சொல்லியும்கூட அந்த டிரைவருக்குத் தண்டனை விதிக்கப்பட்டது என்ற ஒரு திருஷ்டாந்தத்தை எனக்குச் சொன்னார்கள். அதே போன்றதான் குடித்துவிட்டு காரில் எந்தப் பெரிய மனிதராக இருந்தாலும் சரி, எந்தப்பெரிய அதிகாரியாக இருந்தாலும் சரி, சென்றால் லேசாக வாசனை இருந்தாலும் அது கண்டு பிடிக்கப்பட்டால் அவர்களுடைய லைசென்சு உடனடியாக நீக்கப்பட்டுவிடும் என்பதையும், யாருடைய லைசென்சு இவ்வாறு நீக்கப்பட்டதோ அதே ஆள் என்னிடத்தில் நேரடியாகச் சொன்னார். ரஷ்யாவில் இவ்வளவு கடுமையான முறைகள் எல்லாம் இருக்கின்றன. நம்முடைய நாட்டைப் பொறுத்தவரையில் இம்மாதிரி வாகனங்களில் வேகமாகப் போவதால் பல ஏழை மக்கள் விபத்துக்குள்ளாகின்றார்கள், அதைத் தடுக்கவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடுதான் நாம் சட்டத்தைப் போடுகிறோம். இதை நீதிபதிகளும் உணர்ந்திருப்பார்கள் என்றே நம்புகிறேன். ஆனால், அதே சமயத்தில் அந்த விபத்துக்களை மேலும் நாம் எல்லோரும் சேர்ந்து எப்படித் தவிர்ப்பது என்பதிலே கவனம் செலுத்தவேண்டும்.

திரு. முனு ஆதி : இரவு நேரங்களில் ஹெட் லைட் பிரகாசமாக இருக்கிறது. அதைக் கட்டுப்படுத்தும் எண்ணம் அரசாங்கத்திற்கு உண்டா?

16th July 1962]

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : அந்த விஷயத்திலும் விதிகள் இருக்கின்றன. அதுவும் அப்போதைக்கப்போது கவனிக்கப்பட்டுத்தான் வருகிறது. இருந்தாலும் இருக்கக்கூடிய விதிகளை மீறுகிறார்கள். (திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் குறுக்கீடு) விதிகள் இருக்கின்றன. ஆனால் போதிய அளவு கெஸ்களைப் போடுவதில்லை என்று நான் அறிகிறேன். இது சம்பந்தப் பட்ட அதிகாரிகள் தயங்காமல் வழக்குகளைத் தொடரவேண்டுமென்று நான் அவர்களுக்குத் தெரிவிப்பேன்.

டாக்ஸிகளைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். டாக்ஸிகள் போதாதுதான். ஸெஸென்ஸ் இல்லாமல் ஓடுகிற இல்லிவிட் டாக்ஸிகள் தவிர்க்கப்பட வேண்டும்—கண்டிப்பாக தவிர்க்கப்படவேண்டும். அதுவும் தவிர்க்கப் பட்டுவருகிறது. இப்போது இருக்கக்கூடிய டாக்ஸிகளின் எண்ணிக்கை போதாது என்பதுதான் என்னுடைய எண்ணமும். இன்னும் அதிகம் பேர்கள் டாக்ஸி வைத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

பஸ்களில் கூட்டுறவு சொஸைடிகளுக்கு கொடுப்பது, திரு. ராமையா அவர்கள் சொன்ன மாதிரி, இப்போதே இருக்கிறது. கூட்டுறவு சொஸைட்டி அமைத்து அதன் மூலம் பஸ் கேட்டால் அவர்களுக்கு முதல் சலுகை—பரையாரிட்டி—கொடுக்கும் விதி இருக்கிறது. ஹரிஜனங்களாக இருந்தாலும் மற்றவர்களாக இருந்தாலும் வேண்டிய வசதிகளைத் தேடிக்கொண்டு காரியத்தில் இறங்கவேண்டும். வேண்டிய வசதி இல்லையென்றாலும் இந்தத் தொட்டி லாபத்துடன் நடத்த முடியாது—பஸ் வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களெல்லாம் ஒரேயடியாக லாபம் அடித்து விடுகிறார்கள் என்று சிலர் எண்ணிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரு பக்கத்தில் லாபமும் இருக்கிறது, ஒரு பக்கத்தில் நஷ்டமும் இருக்கிறது—அப்படிச் கூட்டுறவு சங்கம் அமைத்துக்கொண்டு ஹரிஜனங்களோ மற்றவர்களோ கேட்டால் அவர்களுக்குச் சலுகை அளிக்கப்படுகிறது—அவர்கள் வாங்கிக்கொள்ளலாம் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

ஜில்லா அட்வைஸரி கமிட்டியில் உத்தியோகப் பற்றில்லாதவர்கள், இருக்கவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். இப்போது டெவலப்மென்ட் கவுன்ஸிலில் இந்த அதிகாரம் இருக்கிறது—அங்கே டிரான்ஸ்போர்ட் விஷயமெல்லாம் விவாதிக்கப்படுகிறது. ஆர்.டி.ஏ. சமாசாரம் வேறு. அதில் அதிகாரப் பற்றில்லாதவர்கள் இல்லை. ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைஸரி கமிட்டி இருக்கிறது. அதில் திரு. கலியாணசுந்தரம் அவர்கள் நல்ல யோசனைகளை அப்போதைக்கப்போது சொல்லிக்கொண்டு வருகிறார்கள். தேர்ட் பார்ட்டி இன்ஷூரன்ஸ் பற்றி அவர்கள் யோசனை சொன்னார்கள். இது சம்பந்தமாக மத்திய சர்க்கார் சட்டத்தை மாற்றி அமைப்பது பற்றி யோசிக்கப்பட்டு வருகிறது. அதே மாதிரி இன்னொன்று சொன்னார்கள். இன்ஷூரன்ஸை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொண்டால் என்ன என்று கேட்டார்கள். ஆனால் இந்த அரசாங்கம் அதை எடுத்துக்கொள்ள முடியாது. மத்திய அரசாங்கம்தான் எடுத்துக்கொள்ளக் கூடும். படிப் படியாக அதுவும் யோசிக்கப்படும் என்றுதான் நான் நம்புகிறேன்.

பஸ் ஸ்டான்ட் பற்றிச் சொன்னார்கள். இது ரொம்பவும் முக்கியமானது. பஸ் ஸ்டான்ட்களை நல்ல முறையில் வைப்பது, நகர சபைகளுக்கு வருமானம் வரக்கூடியது. (திரு. மீ. கலியாணசுந்தரம் குறுக்கீடு) நாமே நடத்த முடியாது. அப்படி நாமே நடத்தினால் சிக்கல் வரும்..... பஸ் ஸ்டான்ட்டில் மக்களுக்கு அளிக்கும் வசதி மிகவும் முக்கியமானது. அதனால் நகரசபைகளுக்கும் பஞ்சாயத்து போர்டுகளுக்கும் நல்ல வருமானமும் வருகிறது. ஆனால் இன்றைய தினம் சிறந்த முறையில் சில பஸ் ஸ்டான்டுகள் இருக்கின்றன. முக்கியமாக எல்லா நகர சபைகளும் டவுன் பஞ்சாயத்துக்களும் பஸ் ஸ்டான்டுகளைச் சீராக அமைக்க அவர்கள் அக்கறை எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று கூறுவேன். அப்படி அக்கறை எடுத்துக்கொள்ளுகிறவர்களுக்குக் கடன் வசதி அளிக்க வேண்டுமானால் அரசாங்கம் அனுதாபத்துடன் கவனிக்கும்.

அடுத்தபடியாக இப்போது ஆர்.டி.ஏ. சார்ஜ் செய்கிறார். அவர் சார்ஜ் செய்வதே குறைவாக இருக்கிறது என்று நான் சொல்லுகிறேன். அவர் சார்ஜ் செய்து தண்டனை கொடுக்கக்கூடாது, ஜுடிஷியல் அத்தாரிட்டி

1-30
p. m.

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[16th July 1962]

வேண்டும் என்றால் இப்போது நடக்கும் அளவுக்குக்கூட நடக்காது. ஆர்.இ.ஓ.-க்கு அந்த அதிகாரம் கூடாது, நீதிபதியிடம் கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் இப்போது கவனிக்கப்படும் அளவுக்குக்கூட கவனிக்கப்படாது என்றுதான் நான் நினைக்கிறேன்.

மரியாதைவாரம் கொண்டாடுவதைக் குறித்து திரு. மணி அவர்கள், 'எதற்காக மரியாதைவாரம் என்று ஒரு வாரத்திற்குக் கொண்டாட வேண்டும்' என்று கேட்டார்கள். ஒரு வாரத்திற்குக் கொண்டாட்டினால் ஒரு வருஷத்துக்குக் காக்கும் என்றுதான் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கிறது. நான் சொல்லும்போது யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன்—சில சமயங்களில் ரொம்ப அவமரியாதை நடக்கிறது—பஸ்ஸிலே ஏறிச் செல்லுகிற பிரயாணிகளுக்கு அவமரியாதை நடக்கிறது. அது கூடாது. அதைத்தான் கனம் அங்கத்தினர்கள் டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் சொல்லவேண்டும்—பிரயாணிகளிடத்தில் ரொம்பவும் மரியாதையாக நடந்துகொள்ளவேண்டும் என்று எடுத்துச் சொல்லவேண்டும். வேறு கதியில்லை என்று வருகிற பிரயாணிகளை என்னவேண்டுமானாலும் திட்டலாம், எவ்வளவு அவமரியாதையாக வேண்டுமானாலும் நடந்துக் கொள்ளலாம் என்ற எண்ணம் வரக்கூடாது. மரியாதை கொடுத்து, மரியாதை வாங்கவேண்டும். இன்றைய தினம் பார்த்தால் மரியாதை கொஞ்சம் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. நாங்கள் பஸ் பற்றித் தெரியாதவர்கள் அல்ல. ஆகையால் இதைப்பற்றி வற்புறுத்தத்தான் மரியாதைவாரம் கொண்டாடுவது என்று வைக்கப்பட்டுள்ளது. அதைக் குறைவாக எடுத்துக்கொள்ளக்கூடாது.

டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கவேண்டும் என்ற யோசனை நல்ல யோசனை. இப்போதுதான் இதைப்பற்றி எனது சகா, தொழில் அமைச்சரோடு பேசிக்கொண்டிருந்தேன். சர்க்கார் இலாகாவில் 100 டிரைவர்களுக்குப் பயிற்சி அளிக்கப்பட்டு வருகிறது. அது அல்லாமல் அவர்களுக்கு நான் ஒரு யோசனை தெரிவித்துக்கொண்டிருக்கிறேன். நாமே பயிற்சி அளிக்கலாமா அல்லது பாலிடெக்னிகில் அந்தப் பயிற்சியை அமைக்கலாமா என்றும் யோசிக்கலாம். பயிற்சி பெற்றவர்கள் வருவது நல்லது. டிரைவர்களைப் பற்றி டிராஃபிக் இலாகாவில் கவனிக்கிறார்கள். கண் பார்வை சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்க்கிறார்கள். ஒரு தடவை லைசென்ஸ் வாங்கி விட்டாலும் பிறகு சரியாக இருக்கிறதா என்று பார்க்கவேண்டும். ரென்யுவலில் கஷ்டம் இருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். அது தவிர்க்க முடியாதது. அதையெல்லாம் வாங்கித்தான் ஆக வேண்டும். இவ்வளவு இருக்கும்போதே விபத்துக்கள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன.

நகர சபைகள் பஸ்கள் விட்டால் என்ன என்று சொன்னார்கள். அது முன்பே பரிசீலனை செய்யப்பட்டது. சர்க்காரே பஸ்களை இப்போது நேராக எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. நகரசபை பஸ்களை விடுவதாக இருந்தாலும் சர்க்கார்தான் கடன் கொடுக்கவேண்டும். நகரசபை செய்யவேண்டியது எத்தனையோ இருக்கின்றன. நகரசபை பஸ்களை நடத்தவேண்டியதில்லை என்பதுதான் இப்போது அரசாங்கத்தின் கருத்து. அதுதான் அரசாங்கத்தின் முடிவு. (குறுக்கீடு) முனிசிபாலிட்டிக்கு வேண்டியதைக் கொடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ரோடுகள் நல்ல முறையில் இருக்க வேண்டுமென்பதில் அக்கறை இருக்கிறது.

திரு. இராம. அரங்கண்ணல் : Sir, On a point of information, சென்னை மா நகரத்தில் இருக்கிற கார்ப்பொரேஷன் நம் சர்க்காருக்கு ஆண்டு ஒன்றுக்கு ரூ. 2,40,000 வரி கொடுப்பதாகவும்—அதனுடைய லாரிகளுக்காக கொடுப்பதாகவும்—ஆனால் மொத்தத்தில் ரூ. 40,000 தான் அவர்களுக்கு சர்க்கார் கொடுப்பதாகவும் நான் அறிகிறேன். இன்னும் அதிகமான தொகை கொடுத்தால் நலமாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : தனியாகக் கேள்வி கேட்டால் விவரம் சொல்லலாம். உடனடியாக ஒன்றும் சொல்ல முடியாது.

16th July 1962]

திரு. கே. ஏ. மதியழகன்: நகர சபைகள் பஸ்களை நடத்த வேண்டிய தில்லை என்று கனம் அமைச்சர் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அதில் என்ன இடைஞ்சல் இருக்கிறது. என்ன சிரமம் இருக்கிறது என்பது தெரியவில்லை. இதை எஸ்சென்ஷியல் சர்வீஸ் என்று குறிப்பிடுகிறார்கள். வேறு மாநிலங்களில் சில நகரசபைகள் ஏற்றுக்கொண்டு நடத்தி வருகின்றன. இங்கேயும் பல நகரசபைகள் நடத்தவேண்டுமென்று தீர்மானம் போட்டு அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பியிருக்கிறது. முழுவதையும் நடத்தவேண்டும், இல்லாவிட்டால் ஒரு சில ஸ்டாப்து கொடுக்கவேண்டும் என்று கோவை போன்ற நகரசபைகள் கேட்டிருக்கின்றன. நகர சபையே எடுத்து நடத்தினால் வருமானம் அதிகம் ஆகாதா? சோஷலிஸம் தானே நமது இலக்கு, அதற்கு முயற்சியாக இருக்காதா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: வேறு மாநிலங்களைப் பார்த்து காப்பி அடிக்க வேண்டியதில்லை. நம் கொள்கையை நாம் நிர்ணயிக்கிறோம். நகர சபை எடுத்து நடத்தினால் வெற்றிகரமாக நடத்த முடியாது என்பது முக்கியமான கருத்து. நாம் இப்போது நாஷனலைஸ் செய்து வருகிறோம். மற்றவர்கள் செய்யவேண்டியதில்லை. அவர்கள் நடத்துவதானாலும் மொனாப்பலி வேண்டும். மொனாப்பலி இருந்தால்தான் பலன் கிடைக்கும். தோல்வி ஏற்பட்டால் அது நகர சபையையே பாதிக்கும். அதனால்தான் கொடுக்கவில்லை.

இப்போது பஸ் ஸ்ட் எல்லோரும் கேட்டிருக்கிறார்கள். பஸ் ஸ்ட்ருக்கு பெர்மிட் கொடுப்பது இப்போது ஜூடிஷியலாக நடக்கிறது. கலெக்டர் ஆர்.இ.ஏ., ஆர்.இ.ஓ. கலந்து கொடுக்கிறார். குறிப்பிட்ட ஒரு புகார் இருந்தால் கோர்ட்டுக்குப் போகிறார்கள். அரசாங்கம் இதில் தலையிடுவதில்லை. கோர்ட்டுக்குப் போனால் அவர்கள் நீதி வழங்குகிறார்கள். எல்லாவற்றையும் பார்த்துச் செய்கிறார்களே தவிர கட்சியை வைத்துக்கொண்டு வேண்டியவர்களுக்குக் கொடுக்கிறோம். வேண்டாதவர்களுக்குக் கொடுப்பதில்லை என்று சொல்லுவது சரியல்ல. தேர்தல் காலத்தில் அதிகமாகக் கொடுத்திருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். கணக்குப் பார்த்தால், வருஷம் பூராவும் பார்த்தால் மாதத்திற்கு சராசரி 40 கொடுத்திருக்கிறோம். தேர்தல் மாதங்களான இரண்டு மாதங்களில் 25 தான் ஆகின்றது. இந்த மாதிரி சொல்லிவிட்டால் அப்படி ஏதாவது இருக்கிறதோ என்ற சந்தேகம் வந்து விடுகிறது. கணக்குப் பார்த்தால் அப்படி இல்லை.

அதே மாதிரி கிராமாந்திர ரோடுகளுக்கு ஜீப் பற்றி சர்வே நடந்தது. இராமநாதபுரத்தில் சர்வே நடந்து அங்கே ஜீப் கொடுத்தார்கள். அதற்குப் பிறகு ஒவ்வொரு ஜில்லாவுக்கும் கொடுக்கிறார்கள். அந்த மாதிரி அதை விஸ்தரிக்கவேண்டும், அங்கு ஏற்படும் அனுபவத்தை வைத்துக்கொண்டு விஸ்தரிக்கவேண்டும் என்று பார்த்து இப்போது விஸ்தரிக்கப்பட்டு வருகிறது.

கனம் அங்கத்தினர் மகாலிங்கம் அவர்கள் கடன் கொடுத்தால் நல்லது என்று யோசனை தெரிவித்தார்கள். அது நல்ல யோசனைதான். அதை கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவர் அவர்கள்கூட ஆதரித்தார்கள். அதை எந்த விதத்திலே நிறைவேற்றுவது நல்லது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். அரசாங்கமாக இல்லாவிட்டாலும் இன்டஸ்ட்ரியல் பைனான்ஸ் கார்ப்பரேஷன், இன்னும் மற்ற ஸ்தாபனங்கள் இருக்கின்றன. வெளியே அதிக வட்டிக்குக் கடன் வாங்காமல் அந்தமாதிரி ஸ்தாபனங்களிலே இருந்து கடன் வசதி மூலம் அவர்கள் பாதுகாக்கப்பட்டால் அல்லாமல் இந்த பஸ் சர்வீஸ்களை நடத்த முடியாது. யாராக இருந்தாலும் அதிக பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, குறைந்த பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களாக இருந்தாலும் சரி, அவர்களுக்கு இது பாதுகாப்பு அளிக்கிறது. அதனால் பிரயாணிகளுக்கும் பாதுகாப்பு ஏற்படுகிறது. அந்த வகையிலே எவ்வாறு அந்த வசதிகளை அளிக்கலாம் என்பது கவனிக்க வேண்டிய விஷயம்தான்.

மற்றொன்று. தொழிலாளர்களைப் பற்றிக் கனம் அங்கத்தினர் கல்யாண சுந்தரம் அவர்கள் தம் கருத்தைத் தெரிவித்து, அவர்களுக்காக ஒரு சட்டம் வந்திருப்பதைப் பற்றியும் குறிப்பிட்டார்கள். அந்தச் சட்டத்தினால்

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

[16th July 1962]

தொழிலாளர்களுக்கு எந்தெந்த வகையிலே பாதுகாப்பு அளிக்க வேண்டுமோ, அதிலேயும் அரசாங்கம் கவனம் செலுத்திக்கொண்டு வருகிறது என்று சொல்லிக்கொண்டு, என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. SPEAKER: The question is—

“ That the allotment of Rs. 12,66,700 under Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration be reduced by Rs. 100.”

The cut motion was put and lost.

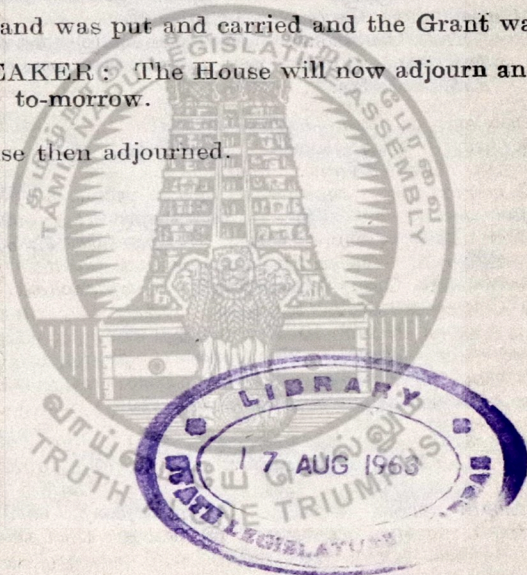
MR. SPEAKER: The question is—

“ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 12,66,700 under Demand II—Motor Vehicles Acts—Administration.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

1.43 P.m. MR. SPEAKER: The House will now adjourn and meet again at 8-30 a.m. to-morrow.

The House then adjourned.



16th July 1962]

APPENDIX I

[Vide answer to Starred Question No. 324 on page 14.]

STATEMENT.

Steps taken by Government to reduce the price of yarn supplied to weavers.

The increase in the prices and scarcity of certain counts of yarn is a problem which has been facing the handloom industry for sometime past. The Government of India after considering all the aspects of the problem, have referred the question of devising a formula for fixing the fair ex-mill and retail prices of yarn to the Tariff Commission. The Commission has not yet made its report. The State Government have been watching the situation and have been taking all possible steps to ensure the supply of yarn to the weavers at reasonable prices. Conferences of mill-owners and handloom interests have been convened from time to time to discuss the problem and to resolve the difficulties. The last conference was held on 30th April 1962 at Coimbatore and the following decisions have been taken :—

(1) The present voluntary distribution of cotton yarn of counts 40s and below would continue to be implemented at the regulated prices fixed by the Indian Cotton Mills' Federation.

(2) The voluntary distribution scheme will henceforth be extended for cotton yarn of counts 60s and above also.

(3) Pending publication of the report of the Tariff Commission on cotton and textile prices, it is not possible to regulate the prices for counts 60s and above. However, such counts will be supplied to the co-operative sector at the ex-mill rates prevailing from time to time for the particular mills and to the recognised associations outside the co-operative fold at one per cent above such rates.

(4) The indents from the State Society and the recognised associations outside the co-operative sector will be revised on the basis of the past consumption and furnished to the Southern India Mill Owners' Association for arranging the supplies of yarn through their member-mills.

(5) Yarn will be supplied under this scheme to the recognised associations outside the co-operative sector only on the basis of certificate of essentiality to be issued by the Director of Handlooms.

(6) Each association or society may express the order of preference of mills from which it desires to get particular counts of cotton yarn, and such preference shall be met by the Southern India Mill Owners' Association to the extent possible. At the same time no society or association should normally refuse to take delivery of the quota allotted to it.

The Director of Handlooms is taking steps to ensure that the decisions are implemented.

[16th July 1962]

APPENDIX II

[Vide answer to Starred Question No. 331-A on page 22.]

A.—(a) to (c) : A copy of G.O. Ms. No. 3316, Public Works, dated 12th December 1960, containing a gist of the recommendations of the Committee and the orders of the Government thereon is given below :—

*Copy of G.O. Ms. No. 3316, Public Works, dated
12th December 1960.*

[SUBJECT.—*Rural electrification—Special guarantee—Grant of subsidy—Special Committee constituted by Government to examine question—Recommendations—Orders issued.*]

READ—the following papers :—

G.O. Ms. No. 1406, Public Works, dated 4th May 1959.

Letter from the Convenor, Committee for the Grant of Special Subsidy for Rural Electrification, dated 26th December 1959, No. 3618, P.W.

Letter from the Madras State Electricity Board, dated 26th April 1960, No. 2117 B/59-4.

Order—No. 3316, Public Works, dated 12th December 1960.

Schemes for the extension of electricity supply to rural areas are normally carried out only when they are remunerative (i.e.) expected to yield a minimum return of 10 per cent per annum on the capital outlay for a period of ten years. However, as it is very difficult to evolve self-remunerative schemes fetching the prescribed return, Special Guarantee Schemes have been evolved under which the beneficiaries should guarantee the payment for a period of ten years, the yearly payment of a minimum total charge equivalent to 10 per cent on the capital outlay irrespective of the current consumed by them. This minimum annual charge is known as the special minimum guarantee. In such cases the consumers will have to pay annually for a total period of ten years. the actual current consumption charges or the amount of special guarantee, whichever is higher.

2. In view of representations that have been received from agriculturists that it is very difficult for them to meet the demands of special guarantee and that this system has to some extent retarded the progress of extension of Electricity Supply for agricultural operations in backward and interior areas of the State. the Government, as the out-come of a conference convened by Minister (Electricity), constituted in May 1959, a Committee consisting of—

Secretary, Public Works department;
Secretary, Food and Agriculture department;
Secretary, Finance Department;
Secretary, Board of Revenue; and
Chief Engineer, Madras State Electricity Board.

16th July 1962]

to go into the question of what further rural electrification could be taken up each year without prejudice to the needs of industrial expansion and whether any subsidy should be given for reducing the special guarantee amount to the normal paying capacity of the agriculturists.

(3) The Committee submitted its report in December 1959, and it has been examined in consultation, with the Madras State Electricity Board. The specific terms of reference to the Committee, its recommendations and the remarks of the Madras State Electricity Board thereon are as detailed below :—

(i) What further rural electrification can be taken each year without prejudice to the needs of industrial expansion;

(ii) What should be the allocation between industrial and agricultural needs.

The Committee considered it unnecessary to fix any allocation between agricultural and industrial loads and that the two categories of loads might be allowed to develop side by side as hitherto by augmenting the power supply.

The Electricity Board has agreed with the views of the Committee.

(iii) Whether the subsidy should be only in respect of undeveloped or backward areas;

What should be the criteria for localising backward areas; and the basis of subsidy in well developed areas.

The Committee was of the view that as it is not quite easy to draw a clear line between backward and forward areas, the list of areas drawn up by it, and detailed in the Appendix to these Proceedings, specifying particular taluks as backward areas will therefore have to serve as a basis for setting the priority between one area as compared with another in the matter of rural electrification and recommended a differential reduction in minimum guarantee from Rs. 50 to Rs. 45 in forward areas and to Rs. 35 in backward areas.

The Electricity Board has agreed with the views of the Committee.

(iv) What should be the basis of subsidy to the Electricity Board.

The Committee recommended that if after taking into account the revenue both from rural and non-rural loads there is a loss on revenue account, then there is a case for a subsidy to the Board and that the subvention might be limited to the extent of such loss in the revenue account of the Board or to the extent of reduction in revenue attributable to the reduction of minimum guarantee as recommended by the Committee, whichever is less.

The Board has accepted the recommendation of the Committee subject to the condition that it should not form a precedent for other cases in which a loss might arise due to any directive

[16th July 1962]

issued by the Government under the Electricity Supply Act. The Board has observed that the present agreement is only a gesture to render all possible assistance to the Government in their drive for agricultural development.

4. Besides the above specific recommendations of the Committee on which the Electricity Board has offered its remarks, the Electricity Board has also raised the following points :—

(i) *Minimum percentage return on Capital Outlay—*

Schemes for the extension of electricity to rural areas are normally carried out only if they are remunerative. In 1946 the rate of return was fixed at 10 per cent for rural extension schemes in both hydro-electric and thermal areas. The Committee considered that the rate of 10 per cent on the total outlay is too low and that the return should be 18.2 per cent of the capital outlay at the present rates of cost. It however left it to the Board to take a decision regarding the revision of the percentage return in consultation with its Chief Engineer after taking into account the experience in a few typical villages in both backward and forward areas. The Board has however pointed out that it was not necessary to make any change in regard to the manner in which financial justifications are being worked out now for rural electrification schemes until a more scientific method is worked out and introduced. It is of the view that the existing percentage might be continued for another three years, when the position may be reviewed with the help of actual figures which would then have been collected by the Board's statistical organisation.

(ii) *Future concessions extended by the Government of India for rural electrification—*

Incidentally the Board has also pointed out that if at any time the Government of India allow any concession in respect of rural electrification, the State Government might pass on to the Board the benefit of such concessions without any condition.

5. The Government accept the recommendations of the Committee detailed in paragraph 3 above which have been accepted by the Electricity Board and consider that the reduction in special guarantee should be given effect to from the 1st April 1960. The Government also concur with the views of the Electricity Board detailed in paragraph 4 above. They accordingly direct—

(i) that with effect from the 1st April 1960, the special minimum guarantee shall be reduced from Rs. 50 to Rs. 45 (Rupees forty five only) per H.P. in forward areas and to Rs. 35 (Rupees thirty-five only) per H.P. in backward areas, the question of determining the backward and forward areas being left to the decision of the Electricity Board which will take into account the list of backward areas drawn up by the Committee as a basis;

(ii) that if after taking into account the revenue both from rural and non-rural loads, there is a loss on the revenue account of the Electricity Board due to the reduction in the special guarantee, a subvention shall be given by the Government to

16th July 1962]

the Electricity Board limited to the extent of loss in the revenue account of the Board or to the extent of reduction in revenue attributable to the reduction of the special guarantee to Rs. 45 in the forward areas and to Rs. 35 in the backward areas, whichever is less;

(iii) that early in each financial year the Electricity Board shall send in a claim for the subsidy payable to it for the loss incurred by it the previous year detailing the basis on which the claim is made; and

(iv) that if at any time the Government of India allow any concession in respect of rural electrification such as reduction in the rate of interest, the State Government should pass on to the Electricity Board the benefit on such concession without any condition.

(v) This order issues with the concurrence of the Finance Department—*vide* their U. O. No. 133575 EB/60-1, dated 12th December 1960.

(By order of the Governor)

E. P. ROYAPPA,
Secretary to Government.

APPENDIX.

Backward taluks in the State as finally decided by the Committee.

| Serial number and name of district. | Backward taluks. |
|-------------------------------------|--|
| 1 Ramanathapuram | All taluks except Srivilliputhur |
| 2 South Arcot | All the taluks in the district except Chidambaram and Tirukkottur. |
| 3 Tirunelveli | 1 Nanguneri 2 Tiruchendur 3 Koilpatti 4 Sankarankoil |
| 4 Salem | 1 Hosur 2 Harur 3 Krishnagiri 4 Dharmapuri |
| 5 Madurai | 1 Dindigul 2 Palni 3 Tirumangalam |
| 6 North Arcot | 1 Chengam 2 Wandiwash |

[16th July 1962]

| <i>Serial number and name of district.</i> | <i>Backward Taluks.</i> |
|--|--|
| 7 Tiruchirappalli | All Three taluks in the Pudukottai division and Udayarpalayam |
| 8 Coimbatore | 1 Palladam 2 Dharapuram |
| 9 Thanjavur | 1 Arantangi 2 Mannargudi 3 Tiruthuraipundi 4 Orathanad 5 Pattukottai 6 Thanjavur (Madigai, Vallam and Sengipatti firkas) |

In regard to Thanjavur taluk an exception for part of a taluk may be made on the ground that these upland firkas stand on a separate position from the rest of the firkas in this taluk.

NOTE.—As almost all villages in Chingleput, Kanyakumari and Nilgiris districts have been electrified, they are not considered backward for purposes of rural electrical development.

